
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	9
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	9
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	10
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	10
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	10
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	10
Doris Rothe (Einwenderin):	11
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	12
Doris Rothe (Einwenderin):	12
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	12
Tagesordnungspunkt 5 Lärm.....	13
Ferdinand Lutter (Einwender):	13
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	14
Herbert Schäfer (Einwender):	14
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	14
Herbert Schäfer (Einwender):	14
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	15
Herbert Schäfer (Einwender):	15
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	15
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):	15
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	16
Lars Siewert (Stadt Willich):	16
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	16
Lars Siewert (Stadt Willich):	16
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	16
Lars Siewert (Stadt Willich):	16
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	17
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	17
Lars Siewert (Stadt Willich):	17
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	17
Lars Siewert (Stadt Willich):	17
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	17
Ferdinand Lutter (Einwender):	17
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	18
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	18
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	18
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	18
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	18
Wolfgang Houben (Einwender):	18
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	18
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	18
Wolfgang Houben (Einwender):	18
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	18
Lars Siewert (Stadt Willich):	19
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	19
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	19
Lars Siewert (Stadt Willich):	19
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	19
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	19
Lars Siewert (Stadt Willich):	19
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	19
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	19
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	20
Lars Siewert (Stadt Willich):	20
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	20
Margit Gruner (Einwenderin):	20
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	20
Tagesordnungspunkt 6 Schadstoffimmission.....	20
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	20

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	20
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	21
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	21
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	21
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	23
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	23
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	23
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	24
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	24
Wolfgang Houben (Einwender):	24
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	24
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	24
Wolfgang Houben (Einwender):	25
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	25
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	25
Wolfgang Houben (Einwender):	25
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	25
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	26
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):	26
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	26
Ulf Klinger (BR Düsseldorf):	26
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	26
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	26
Lars Siewert (Stadt Willich):	26
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	27
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	27
Lars Siewert (Stadt Willich):	27
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	27
Lars Siewert (Stadt Willich):	27
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	28
Lars Siewert (Stadt Willich):	28
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	28
Herbert Schäfer (Einwender):	28
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	28
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	29
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	29
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	29
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	29
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	29
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	29
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	29
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	30
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	30
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	30
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	30
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	30
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	30
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	30
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	30
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	30
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	30
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	31
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	31
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	32
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	32
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	33
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	33
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	33
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	34

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	34
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	34
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):.....	34
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	35
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	35
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	35
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	36
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	36
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	36
Lars Siewert (Stadt Willich):	36
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	36
Lars Siewert (Stadt Willich):	36
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	37
Lars Siewert (Stadt Willich):	37
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	37
Lars Siewert (Stadt Willich):	37
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	38
Lars Siewert (Stadt Willich):	38
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	38
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	38
Herbert Schäfer (Einwender):	38
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	38
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	38
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	39
Hans Kruse (Einwender):.....	39
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	39
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	39
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	40
Hans Kruse (Einwender):.....	40
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	40
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	40
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	41
Hans Kruse (Einwender):.....	41
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	41
Wolfgang Houben (Einwender):	41
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	41
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	41
Wolfgang Houben (Einwender):	42
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	42
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	42
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	42
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	42
Wolfgang Houben (Einwender):	42
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	43
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	43
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	43
Wolfgang Houben (Einwender):	43
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	43
Wolfgang Houben (Einwender):	43
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	44
Wolfgang Houben (Einwender):	44
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	44
Wolfgang Houben (Einwender):	45
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	45
Wolfgang Houben (Einwender):	45
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	45
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	45
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	46
Wolfgang Houben (Einwender):	46

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	46
Wolfgang Houben (Einwender):	46
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	47
Ulrich Mischke (Einwender):	47
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	47
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	47
Ulrich Mischke (Einwender):	48
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	48
Ulrich Mischke (Einwender):	48
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	48
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	48
Ulrich Mischke (Einwender):	49
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	49
Ulrich Mischke (Einwender):	49
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	49
Ulrich Mischke (Einwender):	49
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	49
Ulrich Mischke (Einwender):	50
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	50
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	50
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	50
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	51
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	51
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	51
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	51
Ulrich Mischke (Einwender):	51
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	51
Ingo Wöltke (Stadt Viersen):	51
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	52
Ingo Wöltke (Stadt Viersen):	52
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	53
Ingo Wöltke (Stadt Viersen):	53
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	53
Ingo Wöltke (Stadt Viersen):	53
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	53
Ingo Wöltke (Stadt Viersen):	53
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	53
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	54
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	54
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	54
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	54
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	54
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	54
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	54
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	54
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	55
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	55
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	55
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	55
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	55
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	55
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	55
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	55
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	55
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	55
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	55
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	55
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	56
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	56
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	56
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	56

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	56
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	56
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	57
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	57
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	57
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	57
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	58
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	58
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	58
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	59
Ferdinand Lutter (Einwender):.....	59
RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):.....	59
Ferdinand Lutter (Einwender):.....	59
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	59
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	59
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	60
Ferdinand Lutter (Einwender):.....	60
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	67
Ferdinand Lutter (Einwender):.....	67
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	67
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	68
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	68
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	68
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	68
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	68
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	68
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	68
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	69
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	69
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	69
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	69
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	69
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	69
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	69
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	69
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	69
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	70
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	70
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	70
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	70
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	70
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	70
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	70
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	70
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	70
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	70
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	71
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	71
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	72
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	72
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	73
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	74
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	74
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	74
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	74
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	75
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	75
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	75
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	75
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	75

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):.....	75
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	76
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	76
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	76
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	76
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	76
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	76
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	76
Herbert Schäfer (Einwender):	77
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	78
Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):	79
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	79
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	79
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	79
Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):	79
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	80
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	80
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	80
Wolfgang Houben (Einwender):	80
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	80
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	80
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	80
Wolfgang Houben (Einwender):	80
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	81
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	81
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	82
Wolfgang Houben (Einwender):	82
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	82
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	82
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	83
Wolfgang Houben (Einwender):	83
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	83
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	83
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	84
Ferdinand Lutter (Einwender):	84
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	84
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	84
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	84
Martina Stall (Stadt Willich):	85
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	85
Martina Stall (Stadt Willich):	85
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	85
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	85
Martina Stall (Stadt Willich):	85
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	85
Martina Stall (Stadt Willich):	85
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	85
Martina Stall (Stadt Willich):	86
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	86
Martina Stall (Stadt Willich):	86
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	86
Martina Stall (Stadt Willich):	86
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	86
Martina Stall (Stadt Willich):	86
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	86
Martina Stall (Stadt Willich):	86
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	87
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	87
Martina Stall (Stadt Willich):	87

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	87
Martina Stall (Stadt Willich):	87
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	87
Martina Stall (Stadt Willich):	87
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	87
Martina Stall (Stadt Willich):	87
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	88
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	88
Martina Stall (Stadt Willich):	88
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	88
Martina Stall (Stadt Willich):	88
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	88
Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):	88
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	89
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	89
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	89
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	89
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	89
Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):	89
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	90
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	90
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	91
Dieter Hoffmans (Stadt Korschenbroich):	91
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	91
Wolfram Bahmann (Antragstellerin):	91
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	91
Verhandlungsleiter Ulrich Marten:	91
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	92
Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):	92
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	92
Tagesordnungspunkt 12 Verschiedenes	92
Ferdinand Lutter (Einwender):	93
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	93
Wolfgang Houben (Einwender):	93
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	93
Franz-Josef Kames (Antragstellerin):	93
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	93
Wolfgang Houben (Einwender):	94
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	100
Martin Rothe (Einwender):	100
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	101
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	101
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	101
Ferdinand Lutter (Einwender):	101
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	102
Wolfgang Houben (Einwender):	102
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	103
Martin Rothe (Einwender):	103
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	103
Martin Rothe (Einwender):	103
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	103
Martin Rothe (Einwender):	103
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	103
Martin Rothe (Einwender):	104
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	104
Martin Rothe (Einwender):	104
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	104
Martin Rothe (Einwender):	104
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	104

Martin Rothe (Einwender):	104
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	104
Martin Rothe (Einwender):	104
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	104
Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):	105
Martin Rothe (Einwender):	105
Verhandlungsleiterin Felia Hörr:	105

Beginn: 10:07 Uhr

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Meine Damen, meine Herren, wir setzen den Erörterungstermin fort. Heute haben wir zunächst noch den Fluglärm auf der Tagesordnung und werden im Anschluss daran den Tagesordnungspunkt 6, Schadstoffimmission, behandeln. Sollten wir noch genügend Zeit übrig haben, werden wir danach noch heute – sonst werden wir es morgen machen – mit dem Thema Umweltauswirkungen beginnen, bevor wir am Donnerstag, wie in der Tagesordnung terminiert, mit dem Thema Gesundheit fortfahren werden.

Wir haben vorgesehen, am Donnerstag um 10:15 Uhr die Gutachter und Gegengutachter zu hören und würden uns normalerweise auch den ganzen Tag über mit diesem Thema beschäftigen. Nun gibt es aber das Angebot von Prof. Hamm, Herr Houben, noch einmal zu kommen. Allerdings kann er nur am Donnerstag zwischen 15:30 Uhr und 17:30 Uhr. Ich schlage daher vor, dass wir ihn einschieben, egal, wie weit wir beim Thema Gesundheit sein werden. Ich bitte Sie aber, darauf Rücksicht zu nehmen, dass er um 17:30 Uhr wieder gehen müssen. Das war der einzig mögliche Termin innerhalb dieser zwei Wochen, in den wir noch tagen wollen.

Am Freitag hatten wir eine Reihe von Anträgen, zu denen wir gleich noch Stellung nehmen werden. Einer Bitte der Stadt Willich nach Vorlage eines Auszugs aus dem Protokoll vom 14. Juni können wir entsprechen. Da ging es um das Verhältnis von GEP-Vorlage und Planfeststellungsverfahren; Frau Lufen, Sie erinnern sich. Unser Disput ist vom Protokollanten vorab zur Verfügung gestellt worden. – Wollen Sie auch einen Auszug haben?

(Birgit Lufen [Stadt Tönisvorst]: Ja!)

– Gut, dann machen wir eine Kopie für Sie und überreichen anschließend der Stadt Willich diesen Auszug.

Zunächst einmal erteile ich Frau Hörr das Wort, die über die Anträge Auskunft geben wird.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Marten. – Am Freitag sind noch einige Anträge gestellt worden, insbesondere von den Städten Neuss, Willich, Kaarst und Korschenbroich sowie von einigen Privateinwendern. Diese Anträge überschreibe ich einmal mit der Überschrift Erweiterung der Gutachten. Über diese Anträge, die wir als Anregungen werten, werden wir nach dem Erörterungstermin insgesamt entscheiden. Wir nehmen sie wie die schon in den Tagen zuvor von Ihnen gegebenen Anregungen auf und werden nach dem Erörterungstermin entscheiden, ob und inwieweit Gutachten ergänzt werden müssen.

Dann sind Anträge auch von den genannten Kommunen auf Vorlage der nachgeprüften Messwerte gestellt worden. Hier ist die Antragstellerin freiwillig, wie ich betone, bereit, diese Messwerte zur Verfügung zu stellen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Das muss ich ein bisschen klarstellen, Frau Hörr. Im Hinblick auf das Jahr 2015 sprechen wir nicht von Messwerten, sondern von Prognosewerten. Wir haben – das haben Sie auch in den Antragsunterlagen gesehen – für 30 Messpunkte Ist-Werte und Prognosewerte für 2015 als Prognoselärmrechnung im Rahmen des Antrages vorgelegt. Wir wären in der Lage, für 30 weitere Punkte Prognosewerte für 2015 vorzulegen, und zwar für die Variante 2,8 Millionen. Es stellt sich uns nur die Frage, wie wir dies tun sollen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Zerbe. Ich bitte Sie, die Prognosewerte in der Form, wie Sie es eben erläutert haben, uns zur Verfügung zu stellen. Wir werden sie dann weiterleiten. – Einverstanden? – Danke schön. Ich habe die Formulierung gewählt, die auch in den Anträgen von Freitag gewählt worden ist.

Dann wurde uns am Freitag noch ein Antrag der Stadt Neuss vorgelegt, der auf Übermittlung der Stellungnahme des Landesumweltamtes abstellte. Diesem Antrag kommen wir gerne nach. Sie können heute oder in den nächsten Tagen Akteneinsicht nehmen, Frau Vogt-Sädler, wie Sie es möchten. Die Stellungnahme liegt bei uns bereit. Vielleicht setzen Sie sich mit uns in Verbindung; dann können wir das abklären.

Ferner hatten Sie darum gebeten, die eingebrachten Fragen der Bezirksregierung Düsseldorf zur Verfügung gestellt zu bekommen. Ich habe hier eine Kopie, die ich Ihnen dann auch gleich geben kann.

Einem letzten Antrag von Herrn Schäfer auf Auszug aus dem Wortprotokoll vom 3. Juni können wir ebenfalls nachkommen. Wir müssen uns allerdings erst einmal mit dem Stenografen in Verbindung setzen, der am 3. Juni hier Protokoll geführt hat. Es wird einige Tage in Anspruch nehmen, um abklären zu können, wann er uns den Auszug zur Verfügung stellen kann. – So weit zu den Anträgen. Danke.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Es sind weitere Anträge angekündigt. Deswegen erteile ich jetzt Frau Rothe das Wort.

Doris Rothe (Einwenderin):

Guten Morgen, Frau Hörr, guten Morgen, Herr Marten, meine lieben Damen und Herren! Wir, Doris und Martin Rothe, stellen für Airpeace den **Antrag**,

die lärmphysikalischen Gutachten von Herrn Dr. Wölk zum Neubau des Regionalflughafens Mönchengladbach im Planfeststellungsverfahren abzulehnen und nicht zu verwenden.

Wir berufen uns dabei auf die fachliche Ausarbeitung von Herrn Beckers vom 16. Juni 2005, die wir Ihnen in der Anlage beifügen. – Das ist der erste Antrag.

Der zweite **Antrag**:

Wir, Doris und Martin Rothe, stellen einen Antrag auf Klärung der Frage mit den belgischen Luftverkehrsbehörden, in welcher Höhe Piloten von Mönchengladbach auf der Route MODRU 5T mit gleichen Flugzeugmustern wie Düsseldorf (21.000 Fuß) in den belgischen Luftraum einfliegen dürfen.

Die DFS bestätigte in der Diskussion am 16. Juni 2005 um 18:45 Uhr, dass für von Düsseldorf über die Route MODRU 5T startende Flugzeuge zu den Kanarischen Inseln und Balearen zwingend vorgeschrieben ist, am Punkt MODRU, also vor dem Eintritt in den belgischen Luftraum, eine Flughöhe von 21.000 Fuß zu erreichen. Die MODRU-Route wurde deswegen vor einiger Zeit festgelegt. Zitat von Herrn Lindenmayer vom 16. Juni: Mönchengladbach hat nur begrenzte nautische Meilen bis Belgien. Wie soll man das sonst machen? Das wird mit Belgien zu klären sein. Da werden Verhandlungen zu führen sein. So eine Aktion ist im Fluss. Eventuell fliegt ja keiner von Mönchengladbach nach Alicante, sondern nach Finnland.

In den Planungsunterlagen zum Antrag auf Planfeststellung der Flughafengesellschaft Mönchengladbach sind auch von Mönchengladbach Warmwasserziele dokumentiert. Diese sollen von Mönchengladbach mit den Flugzeugtypen B737 und Airbus 319/320 bedient werden. Dies sind die gleichen Flugzeugtypen, die von Düsseldorf die Ziele anfliegen, für die bei Eintritt in den belgischen Luftraum 21.000 Fuß zwingend vorgeschrieben ist. Um 18:05 Uhr erklärte am 16. Juni die DFS, dass Flugzeuge gleichen Typs ab Mönchengladbach startend über die Route zum Punkt MODRU dort in einer Flughöhe von 10.000 Fuß in den belgischen Luftraum eintreten werden. Auf die Frage, wie sich diese Diskrepanz erkläre, antwortete Herr Lindenmayer von der DFS, man hoffe auf den Verhandlungsweg mit den belgischen bzw. europäischen Stellen und hoffe, dass es für von Mönchengladbach startende Flugzeuge zu den oben genannten Zielen zu einer Regelung komme, die 10.000 Fuß Flughöhe bei Eintritt in den belgischen Luftraum erlaube.

Mit dem Prinzip Hoffnung ist keine zukunftsorientierte Planungen statthaft. Wir beantragen aus diesen Gründen für Airpeace die Ablehnung des Antrags der Flughafengesellschaft zum Neubau eines Großflughafens Mönchengladbach.

Jetzt habe ich noch einen dritten **Antrag**:

Wir, Doris und Martin Rothe, beantragen, den Antrag der Flughafengesellschaft wegen Nichtveröffentlichung unüblicher Abläufe im geplanten An- und Abflugverfahren zurückzuweisen.

Am 13. Juni 2005 – dies bestätigte am 17. Juni 2005 um 12:05 Uhr Herr Kames –, wurde im Erörterungstermin von der DFS ein sogenanntes verkürztes Landeverfahren für Mönchengladbach mit Ausnahmegenehmigung vorgestellt. Dieses Verfahren muss für den Verkehrsflughafen angewendet werden. Es sagt aus, dass Flugzeuge nicht, wie üblich, über 3.000 Fuß anfliegen, um dann den Sinkflug zur Landebahn anzutreten, sondern bei 2.000 Fuß anfliegen. Die DFS erklärte, dieses verkürzte Landeverfahren sei technisch beherrschbar. In einer Zwischenbemerkung nannte Herrn Klinger, Bezirksregierung, am 16. Juni dieses Landeverfahren unüblich. Vorstehende kurze Erklärung über den operativen Betrieb dieses Platzes Mönchengladbach ist unseres Erachtens für alle Betroffenen und Träger öffentlicher Belange sehr wichtig, da es Auswirkungen auf alle Gutachten, vor allem das Lärmgutachten, hat. Hier wurde den Trägern öffentlicher Belange und allen Betroffenen verschwiegen, dass der Flugplatz Mönchengladbach mit einer Ausnahmegenehmigung genehmigt werden soll. Herr Dr. Wölk bestätigte auf Anfrage von Herrn Beckers, dass der niedrige An- und Abflug (2.000 Fuß) bei der Lärmbewertung seines Gutachtens nicht berücksichtigt wurde.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das war es?

Doris Rothe (Einwenderin):

Ja, danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Sie reichen die Anträge bitte noch bei uns ein. Vielen Dank, Frau Rothe.

Wir setzen die Erörterung zum Punkt Fluglärm fort. Ich rufe daher erneut auf:

Tagesordnungspunkt 5

Lärm

Mir liegen vier Wortmeldungen vor. Da wir dieses Thema schon zwei Tage erörtert haben, meine ich, dass es sinnvoll wäre, die Rednerliste zu diesem Tagesordnungspunkt zu schließen. Als Erste rufe ich Frau Katrin Louis auf, die am Freitag nicht hier war. – Sie ist auch heute nicht hier. Dann gebe ich Herrn Ferdinand Lutter das Wort.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Über Lärm ist ausreichend gesprochen worden. Wir wissen den Lärm, der überall ist, zu ertragen. Im Moment ist in Schiefbahn Kirmes; bei Ostwind bekommen wir das über 1 km Entfernung richtig mit. Aber das sind ja nur drei Tage Spaß.

In der letzten Woche hatte ich gesagt, wir fordern und beantragen eine Lärmschutzwand parallel zur neuen Startbahn, wenn sie denn gebaut werden sollte. Sie sollte 15, 16 m hoch und leicht gekrümmt sein, damit bei Westwind und überhaupt der Lärm nicht nach Willich geht. Ich wollte dazu eine kleine Demo machen. Wir reden ja immer über Dezibel, dB(A) usw. Ich bitte, die Regie einmal den Tonregler ganz runter zu fahren. Inzwischen gibt es ja unzählige Messgeräte; ich war seit Kindesbeinen immer schon ein Elektronikfreund. Immer wieder gab es neue Messgeräte; ich habe schon fünf oder sechs solcher Dinger zu Hause, weil ich sie in meinem Beruf gebraucht habe. Ich wollte einmal vorführen, wie es bis 100 Dezibel ist. Aber achten Sie weniger auf die Lautstärke – das ist nur hier vorne bei mir am Tisch –, sondern schauen Sie bitte auf das Messgerät. Da sehen Sie jetzt 73, nun 66 Dezibel. Jetzt werden wir das einmal ein bisschen verstärken und dann werde ich die Lärmschutzwand dazwischen aufbauen.

(Akustikexperiment)

Jetzt werden Sie fragen, was denn der Ferdinand Lutter mit den kleinen Piepsern will. Es ist eigentlich ganz einfach: Wir wohnen in Willich und haben eine Tageszeitung. Jeden Morgen lesen wir: wieder zwei Einbrüche, wieder drei Einbrüche usw. Diese Dinger bauen wir an unsere Fenster; ich habe inzwischen zwölf oder 15 davon. Bei uns ist schon zweimal eingebrochen worden. Hintergrund der ganzen Geschichte: Beim kleinen Ausbau des Flugplatzes Mönchengladbach hat man 34 Polizisten abgestellt. Wir hätten gerne, dass Polizisten einmal Streife gehen oder fahren. Ansonsten sind wir auf uns selbst angewiesen. Wie gesagt, bei uns wird regelmäßig eingebrochen, in jeder Nacht, wobei mehr kaputtgemacht als geklaut wird. Der letzte Schaden betrug 7.500 DM, geklaut wurde vielleicht für 300 DM. Das ist ja das Schlimme.

Das Messgerät zeigt immer noch 74 Dezibel an. Sie sehen, wie so etwas funktioniert. Ob es eichfähig ist, glaube ich nicht; für diesen Preis kann man es nicht eichen lassen. Wir haben, wie gesagt, schon einmal mit Herrn Braun die Geräusche der Ju 52 gemessen. Da hatten wir

beide eichfähige Messgeräte. Auch habe ich schon Lärm gemessen – jetzt vielleicht einmal etwas Lustiges, wenn Sie es so nehmen wollen – an einem „Motorjapaner“, als es noch kaum japanische Autos in Deutschland gab. Ein „Motorjapaner“ ist eine Baukarre mit einer großen Mulde, vier Rädern und einem kleinen Dieselmotor. Das Ding war zu laut. Dann haben wir mit dem TÜV Essen im Sauerland gemessen – damals haben wir noch in Phon gemessen – und den Lärm durch kleine Maßnahmen auf den zulässigen Wert reduziert, was überhaupt kein Problem war. Lärmmessung gibt es also schon seit ewigen Zeiten. Ein Spruch aus der Elektronik: Wer misst, misst Mist. – Das war es eigentlich zum Thema Lärm von meiner Seite. Danke schön.

(Vereinzelt Heiterkeit bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke schön, Herr Lutter. – Als nächster Redner steht bei mir Herr Herbert Schäfer.

Herbert Schäfer (Einwender):

Zunächst einmal sage ich guten Morgen in die Runde. – Bei der Voruntersuchung zum Lärm-minderungsplan der Stadt Willich wurde damals der Flugverkehr ausdrücklich ausgeklammert. Im Gegensatz zu der von mir vermuteten Richtung, die Herr Zerbe einschlug, fordere ich die Bezirksregierung auf, diese Voruntersuchung zum Lärm-minderungsplan der Stadt Willich mit in das Protokoll aufzunehmen. Es ist eine ziemlich dicke Broschüre. Ich möchte das noch regeln, bevor es untergeht. Die Stadt Willich hat sich wirklich viel Mühe gegeben, 99 Seiten zum Straßenverkehrs-, Gewerbe- und Freizeitlärm zu erarbeiten. Insgesamt hat der Rat zehn Punkte festgelegt, an denen in der Stadt Willich gearbeitet werden soll, um den Verkehrslärm zu reduzieren.

All diese Dinge werden konterkariert, wenn wir, wie man jetzt hört, in den Ortsteilen Neersen und Anrath in weniger als 300 m Höhe Start- und Landevorgänge zu erwarten haben. Insofern wäre es günstiger, sich zunächst einmal damit auseinander zu setzen, welcher Fluglärm zu erwarten ist. Wir haben gehört, dass es eine Prognose gibt. Inwieweit sie stichhaltig ist und ob sie überhaupt zur Beurteilung herangezogen werden kann, wage ich als Laie zu bezweifeln. Damit befinde ich mich in sicherer Gesellschaft von vielen anerkannten Lärmphysikern. – Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Schäfer, einen Augenblick bitte. Die Unterlagen zu Protokoll zu nehmen, fällt mir ein bisschen schwer. Aber Sie können sie doch zur Stützung Ihrer Argumentation gerne zum Verfahren einreichen.

Herbert Schäfer (Einwender):

Das verstehe ich jetzt nicht.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Nähme ich Ihre Unterlage zu Protokoll, dann müsste ich sie in den Erörterungstermin einführen. Aber es würde doch ausreichen, wenn Sie diese Unterlage in das Verfahren einführen und der Bezirksregierung als Genehmigungsbehörde zur Verfügung stellen.

Herbert Schäfer (Einwender):

So hatte ich es auch gedacht.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Okay, dann machen wir das so. – Jetzt habe ich auf der Rednerliste noch Frau Käthe Müller, die aber erst ab 18 Uhr zu uns kommen wollte. Das heißt, wir können den Tagesordnungspunkt 5, Lärm, hiermit abschließen. – Nein, noch nicht? – Herr Prof. Johlen, bitte.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Nur noch eine ganz kurze Anmerkung: Am Montag oder Dienstag ist zur Frage des Lärms ein rechtlicher Einwand gemacht worden, dem ich nachgegangen bin. Wir haben das Thema 100/100 diskutiert. Da hatte Herr Zerbe gesagt, nach der Rechtsprechung des OVG Münster und auch dreier anderer Oberverwaltungsgerichte sei diese 100/100-Betrachtungsweise nicht erforderlich. Dann wurde darauf hingewiesen, dass es eine gegenteilige Entscheidung des VGH München gebe; sie ist auch bekannt. Dann kam der entscheidende Satz, der mich sehr nachdenklich gemacht hat: Diese Entscheidung des VGH München sei vom Bundesverwaltungsgericht bestätigt worden. Wenn dies richtig wäre, hätten wir eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes, die diese 100/100-Betrachtung verlangt. Dies wäre für uns natürlich von erheblicher Bedeutung.

Ich bin der Frage nachgegangen. Die Aussage, das Bundesverwaltungsgericht habe den VGH München bestätigt, ist nicht richtig. In der Entscheidung des VGH München, der sich mit ganz vielen Fragen der Lärmbelastung befasst hat – es ist übrigens eine sehr interessante Entscheidung –, ist die Revision nicht zugelassen worden. Dagegen wurde eine Beschwerde eingelegt. In der Beschwerde wurden fünf Fragen aufgeworfen, die von grundsätzlicher Bedeutung seien und die Zulassung der Revision rechtfertigten. Unter diesen fünf Fragen war die Frage der 100/100-Betrachtung nicht enthalten. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Entscheidung diese fünf Fragen abgearbeitet und gesagt, keine einzige dieser Fragen rechtfertige die Zulassung der Revision. Damit war das Verfahren beendet.

Das heißt, das Bundesverwaltungsgericht hat sich weder mit der Richtigkeit der Entscheidung des VGH München – das tut man in Revisionsbeschwerdeverfahren nicht – noch speziell mit der Frage der 100/100-Betrachtung befasst. Also ist die Aussage, das Bundesverwaltungsgericht habe die Auffassung des VGH München zur 100/100-Notwendigkeit bestätigt, nicht richtig.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Dazu gibt es keine Gegenäußerungen. – Bitte, Herr Siewert, Stadt Willich.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Herr Zerbe, wir hatten uns über den Lärminderungsplan unterhalten. Sie hatten unter anderem aufgeführt, dass der Fluglärm dort nicht berücksichtigt sei. Ich hatte zwischenzeitlich für die Stadt Willich einen Antrag gestellt. Ich weiß nicht, ob er jetzt beschieden wurde, weil ich zu spät gekommen bin. Frau Hörr, ist er beschieden worden? Das ist der Antrag, der kurz vor Toresschluss – –

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Sie hatten mehrere Anträge gestellt, Herr Siewert. Welchen meinen Sie denn genau?

Lars Siewert (Stadt Willich):

Der zuletzt gestellte, den ich Ihnen im Beisein von Herrn Schäfer übergeben hatte. Das war der, an den noch die Flugkarte angehängt wurde.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Dieser Antrag ist ebenfalls beschieden worden. Ich hatte heute Morgen zu Beginn gesagt, dass wir über alle Anträge, die auf Ergänzung oder Erweiterung von Gutachten abzielen, erst nach dem Erörterungstermin entscheiden werden.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Danke schön. – Noch kurz zu Herrn Zerbe, der sagte, Fluglärm sei in dem Lärminderungsplan nicht enthalten. Herr Zerbe, ich kläre Sie dahin gehend auf, dass Fluglärm da sehr wohl enthalten ist. Allerdings hatten wir noch auf die Aktualisierung von Daten gehofft, die Ihnen im Rahmen der Auflagen zum Genehmigungsbescheid aus den Jahren 1995 bzw. 2000 aufgegeben wurden. Damit Sie sehen, dass wir da nicht ganz untätig waren, haben wir vorbehaltlich der Richtigkeit folgende Unterlagen eingeführt:

(Folie)

Einerseits haben wir hier den Straßen- und Schienenlärm, den wir natürlich gerne noch durch die Lärmschutzzonen I und II ergänzen würden. Entsprechend unserem Ergänzungsantrag von Freitag haben wir andererseits auch noch die aus dem Fluglärm durch Überflüge in Richtung Bahn 05 auf Düsseldorf zu erwartende Lärmbelastigung aufgenommen, die ausweislich der Aussage der Deutschen Flugsicherung natürlich auch hörbar ist. Vor diesem Hintergrund bitte ich dann Ihre Äußerungen entsprechend zu korrigieren bzw. unsere Äußerung zur Kenntnis zu nehmen. – Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Nur eine Frage, Herr Siewert: Sind die von Ihnen vorgestellten zeichnerischen Darstellungen Originalauszüge aus dem bestehenden Lärminderungsplan der Stadt Willich?

Lars Siewert (Stadt Willich):

Wir haben zwischenzeitlich einmal Messungen durchgeführt, wobei die Fluglärmessungen in Ermangelung von Flugverkehr bei Ihnen leider nicht aufgenommen werden konnten.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Dann darf ich feststellen, dass im Lärminderungsplan der Stadt Willich kein Fluglärm beschrieben ist.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ich hatte ja schon aufgeführt, dass es zwei Genehmigungsbescheide gibt, nach denen entsprechende Messungen durchzuführen waren. Ich meine, unter II.9 des Bescheides vom 7. Juli 1995 war beispielsweise eine solche Auflage zu finden. Eine weitere Auflage ist in dem Bescheid von 2000 enthalten. Dieser Auflage sind Sie bisher nicht nachgekommen. Wir können uns leider nur auf Daten verlassen, die dem heutigen Stand der Technik entsprechen. 30 Messpunkte entsprechen nicht dem Stand der Technik. Vielmehr sind Lärmkarten mit entsprechend ermittelten Lärmquadraten erforderlich. Lärmesspunkte können wir da leider nicht aufnehmen. – Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Lutter, hatten Sie sich zu Wort gemeldet?

Ferdinand Lutter (Einwender):

Nur ganz kurz zu dieser Lärmgeschichte: Herr Kames hat herangezogen, was Herr Ritterstaedt damals gemessen hatte. Damals gab es kaum Flugbetrieb. Das, was damals gemessen wurde, hat mit dem, was jetzt für den Einsatz großer Maschinen beantragt ist, eigentlich überhaupt nichts zu tun. Deswegen weise ich seine Aussage zurück. Wenn keine Flugzeuge fliegen, gibt es keinen Lärm. Das Gleiche ist an der Schiefbahn-Kreuzung, wo ich gemessen habe: 80 bis 90 dB(A) Straßenlärm. In der Karte, die dahinten hängt, sind etwas über 18 dB(A) angegeben, als sei dort Totenstille. Ich habe nirgendwo tatsächlich Totenstille, also weniger als 20 dB(A), gemessen. Ich hatte angeführt, dass der Westdeutsche Rundfunk in Köln Studios hat, in denen es wirklich totenstill ist. Ansonsten gibt es nirgendwo mehr Ruhe. Das war eigentlich meine Aussage dazu. – Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Kames möchte kurz Stellung nehmen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Kein Flugbetrieb kann ja nicht ganz richtig sein, Herr Lutter. Ich habe die konkreten Zahlen nicht da, weiß aber mit Sicherheit, dass in den Jahren 1998, 1999 und 2000 jeweils über 20.000 Flugbewegungen stattgefunden haben. Da war auch der Linienbetrieb da. Die Untersuchung von Herrn Ritterstaedt bezog sich nicht nur auf den durchgeführten Linienbetrieb, sondern darüber hinaus auf die Ju 52. Dafür habe ich ihm auch die Daten durchgegeben, wann die Ju 52 fliegt, damit er messen konnte. Dass also in den Jahren 1998 bis 2000 wenig Flugbetrieb war, können wir nicht bestätigen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herr Kames, können Sie bitte für die Jahre, die Sie gerade angesprochen haben, den Anteil an Linienflug numerisch angeben, damit wir wissen, über wie viele Flugbewegungen wir da jeweils reden? Würden Sie auch angeben, um welche Maschinen es sich handelte? Sonst macht die ganze Diskussion ja keinen Sinn.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Das können wir selbstverständlich kurzfristig nachreichen. Ich schaue mir die Unterlagen an.

Wolfgang Houben (Einwender):

Okay.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Siewert.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Danke schön. – Herr Kames, haben Sie die Möglichkeit, uns bekannt zu geben, wie viel IFR-Betrieb Sie 1995, 1996, 1997, 1998, 1999 und 2000 jeweils vom Verkehrslandeplatz Mönchengladbach abgewickelt haben?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames. – Herr Zerbe, bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Könnten Sie bitte einmal kurz ausführen, Herr Siewert, was ihre Frage mit dem heutigen Verfahren zu tun hat?

Lars Siewert (Stadt Willich):

Das ist überhaupt kein Problem, Herr Zerbe. Meine Frage hat insofern mit dem Verfahren zu tun, als dass wir wissen möchten, welche Lärm- und Emissionswerte seinerzeit durch den Flugbetrieb Mönchengladbach verursacht wurden. Das halte ich aus folgendem Grund für wichtig: Wir bemühen uns umfänglich, einen Lärminderungsplan zu erarbeiten. Sie waren seinerzeit in den Nebenbestimmungen Ihres Genehmigungsbescheides dazu verpflichtet worden, ab einer bestimmten Zahl von IFR-Bewegungen entsprechende Lärmgutachten zu ermitteln.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Dazu kann ich nur sagen, dass wir die von Ihnen eben angesprochene Zahl der IFR-Bewegungen bis jetzt nicht überschritten haben.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Dann würde es Ihnen ja sicherlich nichts ausmachen, uns die Daten bekannt zu geben, Herr Kames.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das ist eine Bitte an den Antragsteller zur Pflege gutnachbarschaftlicher Beziehungen; das ist kein Verfahrensantrag.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Selbstverständlich geben wir unserem Gesellschafter Stadt Willich die Möglichkeit, in unsere Statistiken Einblick zu nehmen, Herr Siewert.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ein friedlicher Montagmorgen. – Herr Siewert, bitte.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Dafür danke ich Herrn Zerbe sehr. – Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Es ist fast schon etwas zu friedlich. – Bitte sehr.

Margit Gruner (Einwenderin):

Darf ich vielleicht außer der Reihe etwas sagen? – Ich wohne in Neersen und habe den Plan eingesehen. Wir wohnen in der Abflugschneise; ich kann also praktisch von meinem Hausdach zusteigen. Ich versichere Ihnen, dass der Lärm, wenn es so kommen sollte, wie Sie es vorhaben, erheblich sein wird. Ich muss ehrlich sagen, ich teile Ihre Heiterkeit nicht. Es kann sein, dass die Immissionen in der letzten Zeit irgendwelche Paragraphen nicht überschritten haben. Aber wenn es so kommen sollte, wie Sie es wollen, wird es furchtbar.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr, Frau Gruner. – Wir haben das Thema Lärm schon einige Zeit erörtert. Deswegen stellt sich eine gewisse Gelassenheit zu diesem Thema ein, wenn man zweieinhalb Tage darüber spricht.

Hiermit schließe ich den Tagesordnungspunkt 5, Lärm. – Ich rufe auf:

**Tagesordnungspunkt 6
Schadstoffimmission**

Herr Zerbe, Sie führen in das Thema Schadstoffimmission ein.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Wir benötigen zwei Minuten Auszeit, um das Organisatorische abzuwickeln. Herr Dr. Wölk wird jetzt unser Podium verlassen. Dafür wird Herr Bahmann kommen, der zu dem nun aufgerufenen Thema fachkundig ausführen wird.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Gut, dann unterbrechen wir für zwei Minuten.

(Unterbrechung von 10:41 Uhr bis 10:45 Uhr)

Das Wort hat Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Wie zugesagt, wird jetzt Herr Bahmann kurz etwas zu sich, seiner Gesellschaft und zu dem vorgelegten Gutachten sagen. Nach dem Vortrag wird die Möglichkeit bestehen, Fragen an Herrn Bahmann zu stellen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke. – Herr Bahmann.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Guten Tag, meine Damen und Herren! Ich bin Umweltmeteorologe und seit etwa 25 Jahren in diesem Beruf tätig. Lange Zeit war ich bei einem großen Dienstleister; seit fünf Jahren bin ich zugelassener Gutachter, von der IHK öffentlich bestellt und vereidigt. Ich beschäftige mich mit Luftreinhaltung und Ausbreitung von Schadstoffen, wie gesagt, seit über zwei Jahrzehnten. Wir haben vor gut zwei Jahren, im Jahr 2002, das Gutachten zu den Luftschadstoffimmissionen erstellt, über das ich Ihnen jetzt einen kurzen Abriss gebe.

Das Hilfsmittel, um eine Ausbreitung von Schadstoffen zu prognostizieren, sind Rechenmodelle, die unter Einsatz von Computern die Ausbreitungsprozesse von Schadstoffen in der Atmosphäre simulieren. Dabei werden auch die Hintergrundbelastungen sowohl durch andere Emittenten als auch durch die Emissionen der flugplatz eigenen Kraftfahrzeugflotte berücksichtigt.

Die Emissionen folgender Schadstoffkomponenten wurden untersucht: Kohlenmonoxid, Stickstoffoxide, Summe der Kohlenwasserstoffe – da haben wir nur die Emissionen betrachtet – Schwefeldioxid, Feinstaub, Ruß, Blei, Benzo(a)pyren und Benzol.

Im Rahmen des Scopingtermins wurde das Untersuchungsgebiet auf 13 km mal 13 km Größe festgelegt. Selbst landende Flugzeuge sind am Rand dieses Gebietes noch etwa 350 m hoch. Deshalb schätzen wir dieses Gebiet als groß genug ein. In diesem Gebiet wurden dann alle Phasen von Starts und Landungen berücksichtigt: auf den jeweiligen Roll-, Start- und Landestrecken, am Boden wie in der Luft. Weiterhin wurden als Bodenaktivitäten auf dem Flugplatzgelände die Betankung sowie die Aktivitäten der Versorgungsfahrzeuge und Bodenaggregate berücksichtigt und in die Berechnungen einbezogen. Insgesamt wurde damit die zeitliche Dynamik des Fluggeschehens realistisch modelliert, indem typische Verteilungen von Jahres-, Monats- und Tagesgängen eingebunden wurden.

Die Zunahme der Flugbewegungen zwischen den beiden Szenarien, der Ist-Situation – das war für uns das Jahr 2000 – und dem Zukunftsszenario 2015, um etwa zwei Drittel spiegelt sich in den entsprechend höheren flugverkehrsbedingten Emissionen wieder. Dabei nehmen die Emissionen von Stickstoffdioxid aufgrund der stark ansteigenden Anzahl von Jet-Flug-

zeugen überproportional zu, wobei sich die Bleiemissionen verringern, weil es einen Rückgang bei den kleineren Propellerflugzeugen geben wird.

Für die Berechnungen ist ein Modell mit dem Namen LASAT – die Experten unter Ihnen, die sich damit vielleicht etwas näher auseinander gesetzt haben, kennen es – eingesetzt worden. Dieses Rechenmodell benutzen wir schon seit etwa zehn Jahren; es ist auch für andere Verfahren wie Düsseldorf, Berlin, Frankfurt, Kiel, Lübeck usw. eingesetzt worden. Mit diesem Modell bestehen also viele Erfahrungen, was die Aussagesicherheit und die Akzeptanz bei Fachbehörden und Fachkollegen angeht. In dieses Rechenmodell fließen die meteorologischen Parameter Windrichtung, Windgeschwindigkeit und Luftturbulenz auf einer Stundenbasis ein. Stellen Sie sich das so vor: Dieser Datensatz enthält für jede Stunde des Modelljahres diese meteorologischen Größen. Zu dem Ausbreitungsmodell noch ein Hinweis: Das Modell LASAT ist im Jahre 2002 zum Referenzmodell für die TA Luft gemacht worden. Wir haben es damals eingesetzt und würden es heute im Prinzip genauso machen, selbst wenn wir die Untersuchung streng nach TA Luft vornehmen müssten. Aber auf das Thema TA Luft werde ich gleich noch zu sprechen kommen.

Die im Vergleich mit den künftig geltenden EG-Grenzwerten höchsten flugverkehrsbedingten Emissionen rechnen sich für die Komponente NO₂ auf dem Flughafengelände selber als der am höchsten belasteten Stelle; weil es nah an den Emissionspunkten liegt, würden maximal 67 % des Jahresgrenzwertes von NO₂ erreicht.

Die Hintergrundbelastung im Untersuchungsgebiet für das Prognosejahr wurde anhand von Immissionsmessdaten aus dem Jahre 2001 und teilweise aus 2000 von repräsentativen Stationen des Messnetzes des Landesumweltamtes – das Messnetz heißt LUQS – bestimmt. Durch diese Vorgehensweise wird die Hintergrundbelastung und damit auch die Gesamtbelastung überschätzt, da die städtische Hintergrundbelastung aufgrund der verschärften EU-Gesetzgebung insbesondere im Kraftfahrzeugbereich innerhalb der nächsten Dekade trotz steigender Verkehrsmengen tendenziell eher niedriger als heute sein wird. Das liegt daran, dass man die nächsten Schadstoffstufen Euro 4, Euro 5 usw. einführen wird. Hier wird also bei den Emissionen ein Rückgang zu verzeichnen sein.

Die künftige Gesamtbelastung als Hintergrundbelastung durch vorhandene Emittenten plus Jahresmittelwert der flugverkehrsbedingten Emissionen wurde für insgesamt 25 im Nahbereich des Flugplatzes gelegene Ortschaften und Ortsteile bestimmt, die uns vorgegeben worden sind. Sie sind im Gutachten auch in einer Karte abgebildet. Von den untersuchten Beurteilungspunkten weist der unmittelbar am Flugplatz liegende Beurteilungspunkt Neersbroich die höchsten Gesamtbelastungen auf. Das ist auch klar, weil die größten Emissionsmengen in relativ niedrigen Höhen frei werden. Dadurch wird das Emissionsmaximum sehr nah an der Flughafengrenze auftreten.

Die errechneten Stickstoffdioxidbelastungen liegen an diesem besagten Punkt mit maximal 27 µg als Jahresmittelwert deutlich unter dem EG-Grenzwert von 40 µg, der mittlerweile auch in deutsches Recht übernommen worden ist.

Die künftigen SO₂-, Benzol- und Bleiimmissionen sind äußerst gering. Dementsprechend errechnet sich an allen Beurteilungspunkten eine nur sehr geringe Erhöhung der angesetzten Hintergrundbelastungen. Sie liegen alle deutlich unter den EG-Grenzwerten. Dies gilt auch für die flug- und Kfz-bedingten Immission von Ruß und Benzo(a)pyren. Bei Ruß gibt es aus heutiger Sicht eine Besonderheit: Dadurch, dass die 23. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz zurückgezogen worden ist, ist Ruß als Substanz nicht mehr zu betrachten. Damals war es noch mit aufgenommen worden. Auch bezüglich dieser Komponenten ergeben sich deutliche Unterschreitungen des Prüfwertes nach der 23. BImSchV und den LAI-Richtwerten für Benzo(a)pyren. Benzo(a)pyren ist als Leitsubstanz für die krebserzeugenden Substanzen anzusehen.

Unter Zugrundelegung der in der Neufassung der TA Luft, die, wie gesagt, im Jahr 2002 in Kraft getreten ist, festgelegten Kriterien zur Einhaltung von Kurzzeitimmissionswerten werden auch die künftig gültigen Grenzwerte für Feinstaub- und NO₂-Stundenmittelwerte im Untersuchungsgebiet eingehalten.

Zum Thema TA Luft noch eine Bemerkung: Die TA Luft dient dazu, Genehmigungsverfahren für genehmigungsbedürftige Anlagen abzuwickeln. Flugplätze und Flughäfen gehören deziert nicht zu dem Kreis dieser Anlagen. Wenn also gesagt wird, die Werte und Verfahren der TA Luft seien anzuwenden, so ist das nicht korrekt. Sie werden höchstens zu einem Erkenntnisgewinn angewendet, nicht aber, weil sie gesetzlich vorgeschrieben wären. – Vielen Dank zunächst.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Bahmann. Sie sagten eben zum Stichwort Feinstaub, die Grenzwerte seien eingehalten. Könnten Sie das noch ein bisschen näher ausführen?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

In den Ausbreitungsrechnungen für die Prognose werden der Jahresmittelwert und die Häufigkeit der Überschreitung von Tagesmittelwerten bestimmt. Diese Werte werden dann mit den Werten der Hintergrundbelastungen überlagert, die von den Messstationen stammen. Die beiden Werte zusammen ergeben die Gesamtbelastung, die dann mit den Beurteilungswerten verglichen wird.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Können Sie zu den Werten im Einzelnen etwas sagen?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Ja, da müsste ich aber kurz nachschauen. – Basierend auf der Hintergrundbelastung für Feinstaub von der Messstation Mönchengladbach-Rheydt liegt der Jahresmittelwert, den wir angesetzt haben, bei 27 µg. Es gibt in dem Untersuchungszeitraum 2001 18 Überschreitungen des Tagesmittelwertes von 50 µg. Das wird durch die Immissionen, die durch den Flugverkehr in Mönchengladbach im Szenario 2015 hinzukommen, nicht geändert. Es gibt also keine zusätzlichen Überschreitungen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Hier muss ich jetzt einmal ganz dumm nachfragen, weil ich das einfach nicht verstanden habe. Wir reden über einen Messpunkt in Mönchengladbach-Rheydt, wo es keine Steigerung geben wird. Wie ist es denn dort, wo der Flugverkehr tatsächlich stattfindet?

(Margit Gruner [Einwenderin]: Z. B. in Neersen!)

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Die Hintergrundbelastung wird für ein Untersuchungsgebiet an einem Punkt entsprechend den Empfehlungen des Landesumweltamtes oder in Abstimmung mit dem Landesumweltamt gewählt. Das heißt, es gibt als Hintergrundbelastung für ein Untersuchungsgebiet nur einen einzigen Wert. Es gibt ja nicht an jedem Punkt eines Untersuchungsgebietes eine Messstation, auf die Sie sich beziehen können. Außerdem haben die Hintergrundbelastungswerte nicht den Charakter, jeden einzelnen lokalen Punkt abzubilden, sondern, wie es das Wort sagt, eine Hintergrundbelastung darzustellen, die einen größeren regionalen Maßstab wiedergibt, um eine Gesamtbelastung zu ermitteln.

(Margit Gruner [Einwenderin]: Das sollte doch aber näher am Flughafen sein!)

Die zusätzliche Immissionsbelastung, die gerechnet worden ist, wird für jeden einzelnen Punkt flächig bzw. für die 25 Immissionspunkte, die uns vorgegeben worden sind, bestimmt. Für diese einzelnen Punkte ist auch jeweils die Überlagerung von Hintergrund- und prognostizierter Zusatzbelastung errechnet worden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Für uns sind dann aber die Ergebnisse an diesen Punkten interessant und nicht der allgemeine Bezug, dass sich an dem Referenzpunkt keine Erhöhungen ergeben. Wie sieht es denn mit den Werten dort aus, wo tatsächlich geflogen wird?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Ich muss Ihre Fragestellung, „wo tatsächlich geflogen wird“, etwas relativieren. In dem Untersuchungsgebiet von 13 km mal 13 km wird die Immission, also der Beitrag durch den gesamten Luftverkehr im Szenario 2015 komplett simuliert, egal, ob die Flugzeuge am Boden angelassen werden, ob sie auf der Landebahn rollen oder auf der Startbahn bescheunigt werden. Dies wird an allen Punkten im Untersuchungsgebiet bestimmt. Die Überlagerung zwischen Hintergrund- und zusätzlicher Belastung ist jetzt an den 25 Punkten vorgenommen worden. Sie sind im Gutachten ab Seite 55 für alle Komponenten detailliert aufgeführt: als Hintergrund mit dem Buchstaben „H“, Flugverkehr mit dem Buchstaben „F“, Gesamtbelastung mit dem Buchstaben „G“ und Beurteilungswert mit dem Kürzel „BU“. Sie können also für jeden dieser 25 Punkte – sie sind, wie gesagt, nach Vorgabe komplett im Untersuchungsgebiet verteilt – diesen Gesamtbelastungswert und auch den Zusatzbelastungswert entnehmen. An keinem Punkt gibt es eine Überschreitung.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Immer noch an derselben Stelle: Welchen Einfluss auf die Werte an den einzelnen Messpunkten hat denn die Flughöhe, die von den Maschinen dort geflogen wird?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Prinzipiell gilt: Je geringer die Quellhöhe ist, also die Position des Flugzeuges über dem Erdboden, desto größer ist die Immission.

(Zuruf von Wolfgang Houben [Einwender])

– Darf ich das noch näher ausführen?

(Wolfgang Houben [Einwender]: Ja, gern!)

Die Emissionsquellen sind bei der Berechnung nicht nur zweidimensional, also horizontal, berücksichtigt worden, sondern auch in der dritten Dimension. Ist ein Flugzeug im Anflug, gibt es den bekannten 3°-Strahl; der Abflug wird je nach Gewicht mehr oder weniger steil mit einer Linienquelle simuliert. Platzrunden – das ist z. B. auf Seite 30 des Gutachtens auch bildlich dargestellt –, finden ebenfalls in einer entsprechenden Höhe statt. In Abbildung 7-11

– wenn Interesse besteht, kann ich das nachher auch noch auflegen – finden Sie das gesamte Quellenszenario bildlich dargestellt. Je nach dem, wie hoch die Flugzeuge sind, braucht ein Schadstoff bis zu dem Punkt, an dem die Immission bestimmt werden soll, natürlich mehr oder weniger lange und wird mehr oder weniger stark verdünnt.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wir haben jetzt mehrere Nachfragen: Herr Klinger, Herr Siewert und Herr Schäfer. – Herr Klinger.

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Herr Bahmann, eine Frage, die hier sicherlich auch für das Auditorium von großem Interesse ist und aus meiner Sicht zum Verständnis beiträgt: Würden Sie kurz Angaben über Ihren Betrachtungsraum machen, also den Raum in Höhe, Breite und Länge beschreiben, in dem Ihr Simulationsprogramm mit dem Differentialgleichungssystem arbeitet, und darstellen, wie groß Ihre Gitternetzweite ist?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Den letzten Teil Ihrer Frage habe ich akustisch nicht ganz verstanden. Können Sie ihn bitte wiederholen?

Ulf Klinger (BR Düsseldorf):

Zunächst ging es mir um die Ausdehnung des Betrachtungsraumes, in dem Ihr Modell gerechnet wurde. Dann habe ich gefragt, ob ein Differentialgleichungssystem zu lösen ist, ob also an Gitternetzpunkten Werte gerechnet werden, und wie groß Ihre Gitternetzweite ist.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Das Untersuchungsgebiet hat, wie vorhin erwähnt, eine Dimension von 13 km mal 13 km mit dem Flughafen in der Mitte. Die Quellen liegen alle metergenau. Das Rechengitter ist auf 250 m gesetzt. So wird auch ausgewertet. Die Karten, die Sie hinten im Gutachten finden, zeigen dann auch diese Zellenstruktur für die Auswertung.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Siewert.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ich wäre jetzt oben gern an die Akten gekommen; aber der Raum ist leider abgeschlossen. Daher muss ich aus dem Kopf Fragen stellen. Der Untersuchungsraum, sagten Sie eben, umfasse ein Gebiet von 13 km mal 13 km. In vergleichbaren Planfeststellungsverfahren sind die Abgasemissionen etwas anders ermittelt worden. Dort wurde von einem Untersuchungsraum wie folgt ausgegangen: Hauptan- und -abflugweg bis zu einer Höhe von 1.000 Fuß

über Grund. Wenn man bedenkt, in welcher Entfernung ein Luftfahrzeug der genannten Flugzeugklassen zum Landeanflug ansetzt, dann wird er ja schon wesentlich mehr als 6,5 km vor dem Flughafenbezugspunkt eingeleitet. Ist der Untersuchungsraum ausreichend dimensioniert?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Ja, er ist ausreichend dimensioniert. Es mag andere Verfahren geben, wo man aus unserer Sicht unsinnig große Gebiete gewählt hat; denn je größer Sie das Gebiet wählen, desto kleiner werden die Werte, die Sie errechnen. Für einen Punkt jenseits dieser 13 km mal 13 km können Sie immerhin noch die Aussage treffen, dass die Konzentrationen kleiner als in den Zonen sind, die simuliert worden sind. Damit haben sie immer auch eine Aussage. Es macht keinen Sinn, zu versuchen, etwas in 50 km Entfernung auszurechnen. Die Flugzeuge sind hier ja selbst bei der Landung noch über 300 m hoch. Wenn Sie eine Schadstoffquelle haben, die 300 m hoch ist und sich bewegt, sich also nur kurzzeitig an einem jeweiligen Punkt befindet, dann bekommen Sie am Boden fast keine Immission mehr. Wenn überhaupt noch etwas ankommt, dann nur in den An- und Abflugzonen – das sieht man auf den Karten –; hier sieht man auch in größerer Entfernung etwas an Immission, weil sich dieser Vorgang sehr häufig wiederholt. Aber noch weiter hinauszugehen, bringt nur noch kleinere Werte. Wären die Werte dort noch so groß, dass es von Belang wäre, könnte man sich überlegen, die Simulation auf eine größere Fläche zu beziehen. Aber es macht aus unserer Sicht keinen Sinn, das Gebiet noch weiter zu vergrößern.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Siewert.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Sie haben jetzt, wenn ich es richtig verstanden habe, nur bis 450 m Anflughöhe simuliert.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Ja, es sind aufgrund des 3°-Strahls beim Anflug sind die Flugzeuge – das kann man ausrechnen – über 300 m hoch. Bei einer Schadstoffquelle, die 300 m hoch ist, können Sie am Boden praktisch nichts mehr ausrechnen. Heute gibt es keinen Kamin, keinen Schornstein mehr, der 300 m hoch ist; obwohl aus ihm ganz andere Schadstoffströme als aus einem Flugzeugtriebwerk herauskommen.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Gut. Sie sprachen gerade vom Anflug. Wie sieht es mit dem Abflug aus? Da werden ja wahrscheinlich erheblich mehr Emissionen hervorgerufen.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Ja, nur ist der Abflug auch wesentlich steiler. Er beträgt 6° bis 9°, bei kleineren Maschinen auch 12°. Das heißt, die Flugzeuge sind viel schneller auf einer größeren Höhe, auf weit mehr als 300 m. Dadurch wird das, was an Emissionen mehr abgegeben wird, deutlich überkompensiert. Sie sehen die Struktur der Häufigkeit des Abflugs in der einen oder anderen Richtung auch in den Emissionskarten.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Gut, danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Schäfer.

Herbert Schäfer (Einwender):

Herr Bahmann, ich habe zunächst einmal eine reine Verständnisfrage. Da ich in 4 km Abstand zu dem wahrscheinlichen Anfluggebiet 13 wohne, sind die Flugzeuge ja unter 300 m. Das haben wir hier von der Flugsicherung bestätigt bekommen. Die Messungen für den Ortsteil Neersen sollten wir uns daher noch einmal vornehmen, wenn es soweit ist; denn Ihre ganzen Aussagen beruhen ja auf einer Prognose, die auf diesem Erörterungstermin schon ziemlich zerpfückt worden ist. Die Werte, die Sie vorgegeben bekommen haben, sind also für die Ermittlung nicht mehr stichhaltig.

Dann habe ich noch eine technische Frage: Haben Sie eine Bewertung vorgenommen, inwieweit der Flughafen Mönchengladbach sich mit dem Bodenstrom, also der Versorgung von Flugzeugen mit elektrischer Energie, wenn sie am Boden sind, auseinander gesetzt? Eine der größten Schadstoffquellen, die ich kenne, ist es, wenn die Flugzeuge am Boden ihr Eigennetz durch Laufenlassen der Triebwerke versorgen.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Die Hilfstriebwerke für die Stromerzeugung und die Versorgung der Klimaanlage laufen am Boden typischerweise noch eine Zeit lang nach. Das ist aber ja nach Flughafen unterschiedlich. Wir haben da durchschnittliche Werte angenommen. Ob der Flughafen dafür irgendwelche Regeln vorschreibt, die dies in Zukunft weiter zurückdrängen, kann ich nicht sagen. Wir haben jedenfalls diesen APU-Betrieb mit angenommen. Das sind dann bodennahe Quellen, die sich bei einer Reihe von Maschinen am Flugzeugheck befinden. Bei den kleineren Maschinen kommt es eher nicht vor; die größeren vom Typ B737 und Airbus haben hinten am Triebwerk die Öffnung für das APU-Triebwerk. Das läuft dann eine Viertelstunde oder 20 bis 25 Minuten jeweils vor dem Start und nach der Landung. Diese Daten sind im Gutachten als Immissionen einbezogen.

Noch einmal zur Flughöhe: Der 3°-Strahl beim Landen wird nicht verändert werden können, auch durch die DFS nicht. Für das letzte Stück des Anflugs sind aus Sicherheitsgründen 3° festgelegt; dafür sorgt auch das Instrumentenlandesystem. Der Abflug hingegen ist individuell verschieden. Er richtet sich nach dem Wind, dem Gewicht des Flugzeugs, dem Flugzeugtyp, dem Schub, den der Flugkapitän im Einzelfall gibt. Da haben Standardisierungen für die unterschiedlichen Gewichtsklassen stattgefunden. Die leichteren Flugzeuge steigen steiler und die schwereren steigen flacher. Das wurde aber sehr konservativ abgeschätzt. Wir liegen in den Annahmen eher in niedrigeren Höhen als in zu großen Höhen, was die Immission eher zu hoch als zu niedrig beschreibt.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Wir haben jetzt mehrere Nachfragen. Als Erste hat Frau Vogt-Sädler, Stadt Neuss, das Wort. Ihr folgen Herr Siewert, Herr Schäfer, Herr Kruse und Herr Houben.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Herr Bahmann, meine Frage bezieht sich auf das Modell LASAT. Gehen Sie bei Ihrer Rasterberechnung von Rauigkeitsfaktoren aus oder haben Sie die Geometrie der Siedlungskörper in das LASAT einbezogen?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Nein, das wird über eine allgemeine Flächenrauigkeit gemacht.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Also über Rauigkeitskoeffizienten?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Ja, über eine sogenannte strömungsdynamische Rauigkeit. Sie macht das Gelände für die Luftströmung rau und erzeugt damit etwas Turbulenz, was die Schadstoffe dann etwas mehr verdünnt. Wenn man das mit den einzelnen Siedlungskörpern macht, dann steigen die Rechenzeiten exorbitant nach oben; das lässt sich in akzeptabler Zeit überhaupt nicht mehr errechnen. Das ist auch nicht üblich.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Haben Sie diese Rauigkeitskoeffizienten für das 250-m-Raster oder für das gesamte Untersuchungsgebiet bestimmt?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Für das gesamte Untersuchungsgebiet, aber natürlich richtet es sich immer nach den Simulationzellen.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Das heißt, Sie haben von einem 250-m-Raster die mittlere Rauigkeit bestimmt und das auf das Untersuchungsgebiet hochgerechnet?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Richtig.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Wie haben Sie in Ihrem Rechenmodell Verkehrsemissionen behandelt, die im Zusammenhang mit dem Flughafen Mönchengladbach und dessen Erweiterung stehen?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Welche Verkehrsemissionen meinen Sie?

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Verkehrsemissionen durch Zu- und Abfahrt zum und vom Flughafen Mönchengladbach und durch Betrieb von Bodenfahrzeugen.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Ein induzierter Verkehr im Außenbereich ist nicht Gegenstand der Untersuchung gewesen. Die flughafeneigene Flotte – Schlepper, Versorgungsfahrzeuge etc. – ist mit drin. Aber der Verkehr außerhalb des Flughafengeländes war nicht thematisiert.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Obleich er natürlich auch für die gesamte Luftbelastung relevant sein kann. Aber Sie sagen, er war nicht thematisiert.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Da kommt es auf die Aufgabenstellung an. Es ist im Scopingtermin nicht so definiert worden.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Des Weiteren würde mich interessieren, wie Sie Reifenabrieb und Aufwirbelung von Staub durch den Flugverkehr und die Maschinen sowie die Erzeugung von Feinstaub durch Befahren oder Zerkleinern von Staub auf den Landebahnen behandelt haben. Das ist ja, wenn man sich die Ergebnisse gerade von Verkehrsmessungen im Zusammenhang mit PM₁₀ ansieht, ein ganz wesentlicher Faktor.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Zunächst allgemein zu den Schadstoffquellen von Feinstaub: Feinstaub entsteht bei der Verbrennung des Kerosins in den Triebwerken oder am Boden in den Dieselmotoren der

Versorgungsfahrzeuge usw. Diese Faktoren stammen bei den Fahrzeugen aus dem Immissionskataster und bei den Flugzeugen aus Übertragungen sowie Literaturstudien bezüglich Angaben aus der ICAO-Datenbank. Das ist eine Datenbank, die die Emissionsfaktoren aller zivilen Triebwerke enthält.

Die Feinstaubemissionen, die durch Abrieb auf der Piste, durch Beschleunigung der Reifen beim Landen und Gummiabrieb erzeugt werden, sind nicht berücksichtigt. Zu der damaligen Zeit und auch heute ist die Datenbasis für solche Emissionen aus Abrieb und Aufwirbelung äußerst dünn. Es gibt weltweit nur eine oder zwei Literaturstellen, die sich mit diesem Thema so weit beschäftigen, dass man darauf überhaupt Bezug nehmen kann. Vor zwei Jahren war dies noch überhaupt kein Thema. Erst in neueren Verfahren wird dieses Thema eingebunden. Es gibt gerade ein aktuelles Verfahren – ich sage nicht, welches –, in dem es jetzt erst eingebunden wird. Man kann davon ausgehen, dass die Menge an Feinstaub durch diese Aufwirbelung und diesen Abrieb um den Faktor 2 bis 4 größer als die Feinstaubmenge ist, die aus den Triebwerken und Dieselaggregaten stammt.

Wir haben uns dazu im Vorfeld dieser Veranstaltung Gedanken gemacht und einmal einen Ansatz, den das Schweizer Bundesamt für Umweltschutz, das BUWAL, empfiehlt oder zumindest für geeignet hält, durchgerechnet. Man kommt auf nur sehr geringe Erhöhungen der Feinstaubwerte, weil die Quellen für diese Feinstaubvorgänge natürlich sehr bodennah sind, sodass die größten Konzentrationen noch auf dem Flughafengelände selbst erzeugt werden. Wenn man sich die Konzentrationen am Grenzzaun anschaut, dann stellt man fest, dass die Werte – ich muss gerade einmal nachschlagen – selbst bei einem Faktor 4 deutlich unter $1 \mu\text{g}$ liegen. Ich nenne Ihnen einmal die Jahresmenge: Wenn man einmal von gut 4 t im Jahr ausgeht und das auf den täglichen Flugbetrieb verteilt, dann erreicht man durch diese zusätzliche Staubquelle direkt am Zaun des Flughafens maximal $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Das nimmt dann aber stark ab, weil die Schadstoffquellen sehr niedrig sind. Ab 500 m Entfernung ist bereits der Wert von $0,5 \mu\text{g}$ unterschritten. Der Zusatz, der aus meiner Sicht ein bisschen überbewertet wird, wäre, wenn man diese Staubquelle berücksichtigte, nicht erheblich und veränderte die Gesamtaussagen des Gutachtens nicht, insbesondere nicht im Hinblick auf die Überschreitung von Tagesmittelwerten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Vogt-Sädler, bitte.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Im Gegensatz zu Ihren Behauptungen gibt es in Bezug auf Reifenabrieb insbesondere im Kraftfahrzeugbereich Messungen z. B. des Landesumweltamtes von Berlin. Auch das Landesumweltamt von Nordrhein-Westfalen hat Messungen zur Zusammensetzung des Feinstaubes auf Straßen gemacht. Es müsste also überprüft werden, inwieweit die Ergebnisse dieser Messungen, auch wenn die Erkenntnisse zugegebenermaßen noch relativ lückenhaft

sind, mit den Berechnungen oder überschlägigen Ermittlungen, die Sie angestellt haben, übereinstimmen. Insofern ist dies durchaus ein Sachverhalt, den man eventuell noch genauer überprüfen müsste. Wie haben Sie denn – –

(Wolfram Bahmann [Antragstellerin]: Kann ich dazu kurz Stellung nehmen?)

Es gibt Messungen der Zusammensetzung von Feinstaub an unterschiedlichen Stationen sowohl des Landesumweltamtes Nordrhein-Westfalen als auch des Landes Berlin, die sehr genaue Angaben gemacht haben und zu dem Ergebnis gekommen sind, dass mindestens ein Drittel der Feinstaubemissionen im Straßenverkehr durch Reifenabrieb verursacht werden. Ich bitte den Antragsteller, diese Messergebnisse des Landesumweltamtes in Bezug auf die Zusammensetzung des Feinstaubes in sein Gutachten einzubeziehen.

Zum Zweiten habe ich jetzt noch nicht ganz genau verstanden, wie Sie die Aufwirbelung von Staub durch den Flugbetrieb bewertet haben. Auch das ist ein Faktor, der nach neuesten Messergebnissen des Landesumweltamtes eine ganz erhebliche Rolle spielt. Dies hat ja zur Folge, dass die Kommunen in den Straßen, in denen Überschreitungen zu verzeichnen sind, z. B. durch Sprengen eine weitere Aufwirbelung verhindern müssen. In welcher Form hat das Eingang in Ihr Gutachten gefunden?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich wollte noch etwas zu Ihrem Antrag sagen: Sie können davon ausgehen, dass bei der Bezirksregierung Düsseldorf immenses Amtswissen zum Thema Feinstaub – Luftreinhaltepläne, Aktionspläne – vorliegt. Wir haben ja den ersten Aktionsplan bundesweit für die Düsseldorfer Corneliusstraße erlassen. Dieses Thema ist uns also sehr gut bekannt. – Herr Bahmann.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Ich nehme dazu noch einmal Stellung: Nach meiner Auffassung haben Sie hier zwei Dinge vermischt, die ich auseinander gehalten habe. Sie stellten zunächst die Frage nach Abrieb und Aufwirbelung bei Flugzeugen und gingen dann nahtlos zum Thema Abrieb und Aufwirbelung bei Kfz-Verkehr über. Meine Recherchen bezogen sich ausschließlich auf die Flugzeuge. Ich stelle natürlich nicht in Abrede, dass es für die Kraftfahrzeuge viel mehr Daten gibt. Hier haben Sie vollkommen Recht; ich habe auch nichts anderes behauptet. Feinstaub durch Abrieb und Aufwirbelung in Bezug auf die flughafeneigene Kfz-Flotte ist nicht berücksichtigt worden, weil der Anteil bei den geringen Fahrgeschwindigkeiten, die durch diese Flotte auf dem Flughafen selbst erzeugt wird, dermaßen minimal ist, dass man das weglassen kann.

Zu Ihrer Frage, wie mit den Materialien dann umgegangen wird: Der Abrieb von Gummireifen, die bei der Landung auf der Bahn abbrennen, wird ständig kontrolliert. Wenn die Bahn

„zu glatt“ wird, als dass noch sichere Landungen möglich sind, wird dieser Belag durch ein spezielles Fahrzeug abgenommen und den Regeln entsprechend entsorgt. – Das noch als Ergänzung.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Das ist aber noch keine Antwort auf meine Frage. In PM_{10} sind neben Reifenabrieb oder Schwermetallen durchaus auch biogene Stoffe enthalten, auch wenn der Grenzwert eingehalten wird, die sich in Form von Stäuben auf der Fahrbahn befinden können und sowohl durch die Fahrzeugflotte als auch durch die Flugzeuge – durch Propeller usw.; ich kann mir vorstellen, dass dies noch wesentlich gravierender als beim Kraftfahrzeugverkehr ist – aufgewirbelt werden. Das ist, wie ich denke, ein ganz wesentlicher Faktor, der auch bei einer Grenzwertbetrachtung von PM_{10} zu berücksichtigen ist.

Im Übrigen ist es meiner Ansicht nach nicht gerechtfertigt, in Bezug auf PM_{10} und andere Schadstoffe unter Anwendung der novellierten 22. BImSchV ausschließlich auf die Belastung des Geländes außerhalb des Flughafens abzustellen; denn es gibt Gerichtsurteile, die durchaus besagen, dass im Bereich von Gewerbegebieten die Grenzwerte einzuhalten seien, weil es dort Überschreitungen von maximalen Tageswerten gibt. Das heißt, es ist zumindest zu prüfen, ob die maximalen Tageswerte unter diesen Gesichtspunkten eingehalten werden. Eine Betrachtung, die sich ausschließlich oder wesentlich auf den Bereich außerhalb des Flughafens stützt, ist nicht weiterführend. Es ist auch die Situation in den Bereichen zu überprüfen, in denen Personen dauerhaft exponiert sind. Dies gilt auch für den Flughafen.

Um für meine Stadt zu sprechen, reicht die Einengung, die in dem Gutachten vorgenommen wurde, nicht aus. Es muss also der Reifenabrieb vernünftig untersucht und in das Gutachten aufgenommen werden. In diesem Zusammenhang **beantrage** ich,

dass uns die Ergebnisse der überschlägigen Berechnungen in Bezug auf den Reifenabrieb zur Verfügung gestellt werden.

Zum Zweiten **beantrage** ich,

dass der Staub, der durch den Betrieb des Flughafens, also durch die Fahrzeuge und durch den Flugverkehr, hervorgerufen wird, mit in die Untersuchung einbezogen wird.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Bahmann.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Dazu noch eine kurze Bemerkung: Sie liegen mit Ihrer Ansicht, dass auch die Konzentrationen innerhalb des Flughafengeländes berücksichtigt werden müssen, aus meiner Sicht nicht

richtig. Es sind die Flächen zu berücksichtigen, auf denen sich Menschen dauerhaft aufhalten können. Das ist nicht innerhalb des Flughafengeländes der Fall, sondern insbesondere außerhalb des Flughafengeländes. In diesem Gelände stehen keine Wohnhäuser. Wenn es sonst um betriebliche Belange innerhalb des Werkzauns geht, betrifft das höchstens den Arbeitsschutz, nicht aber den Immissionsschutz.

Zu den angesetzten Staubwerten bei Reifenabrieb und Bremsabrieb bei Flugzeugen eine Zahl: In den schweizerischen Untersuchungen des BUWAL sind Emissionen von 190 g pro Bewegung angesetzt worden. Das deckt dann alle Punkte ab: Bremsabrieb, Pistenabrieb, Reifenabrieb, Aufwirbelung. Mit diesen Zahlen ist gerechnet worden; im Ergebnis kommt man, wie gesagt, auf 1 µg außerhalb des Flughafengeländes. – Das waren meine Bemerkungen dazu.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Vogt-Sädler, haben Sie noch weitere Fragen?

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Ja. – Könnte ich diese ergänzenden Berechnungen bitte von Ihnen zur Verfügung gestellt bekommen, damit wir sie überprüfen können?

Selbstverständlich sind auch im Bereich des Flughafens Personen, die beispielsweise durch Überschreitungen der maximalen Stundenwerte beeinträchtigt werden können. Die Grenzwerte der 22. BImSchV sind nicht nur – da gibt es entsprechende Urteile; ich kann ein Urteil gerne nachreichen – auf Wohngebiete anzuwenden, sondern aufgrund der Tatsache, dass die 22. BImSchV auch Tages- und Stundengrenzwerte enthält, sehr wohl auch auf gewerbliche Nutzung und die dort Beschäftigten.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke. – Nun erteile ich Herrn Siewert das Wort.

(Wolfram Bahmann [Antragstellerin]: Das darf aber nicht unwidersprochen bleiben! – Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Dazu würden wir gern noch Stellung nehmen!)

Bitte schön, Herr Bahmann. – Ich sehe, es will Herr Prof. Johlen sprechen.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie uns die Entscheidung benennen könnten. Außerdem habe ich an Sie die Frage, ob Sie nicht Gewerbebetriebe mit Gewerbegebieten verwechseln. Herr Bahmann hatte schon gesagt, dass wir zwischen Arbeitsschutz und Immissionsschutz unterscheiden müssen. Es kann natürlich sein, dass für Gewerbegebiete Regelungen gelten,

die besagen, die Arbeitnehmer in den Gewerbebetrieben seien zu schützen. Aber wir haben es hier im untechnischen Sinne mit einem Gewerbebetrieb zu tun, für den der Arbeitsschutz und nicht der Immissionsschutz gilt.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Bahmann, bitte.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Ich möchte das noch ergänzen. Die Werte, die wir im Prognoseszenario für die Immissionen errechnet haben, sind ja nicht nur für Wohngebiete errechnet worden. Sie sind flächendeckend errechnet worden, ohne zu differenzieren, ob dort ein Gewerbegebiet ist oder nicht. Allein die Differenzierung in Flächen innerhalb und außerhalb des Grenzzauns treffen wir. Sie können dann jeweils wählen, ob Sie den Wert in einem Wohngebiet in den Karten ablesen wollen oder nicht. Die 25 Immissionspunkte, die uns vorgegeben worden sind, sind in diesem Sinne ja nicht extra berechnet, sondern nur noch einmal tabellarisch zusammengefasst worden. Grundlage sind aber immer die flächig ermittelten Immissionen. Insoweit gibt es da keinen Zugewinn an Erkenntnis; man erspart sich nur, Werte einzelnen aus den Karten abzulesen.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Meine Ausführungen bezogen sich darauf, dass Sie argumentiert hatten, dass der Reifenabrieb und die Aufwirbelungen ausschließlich im Bereich des unmittelbaren Flughafengeländes relevant seien, nicht aber außerhalb. Auf diese Bemerkung bezog ich mich, als ich sagte, dass ich es nicht für ausreichend hielte, wenn Sie zum einen Aufwirbelungen durch den Flugbetrieb in Ihrem Modell außer Acht lassen und zum anderen den Reifenabrieb durch eine grobe Berechnungsmethode ermitteln. Mir stellt es sich eher Pi mal Daumen dar; ich habe von Ihnen da keine genaueren Angaben bekommen.

Im Zusammenhang mit Ihrer Bemerkung, im Prinzip seien der Reifenabrieb und die Aufwirbelung nur im unmittelbaren Umfeld des Flughafens relevant, habe ich eingewandt, dass die 22. BImSchV meiner Ansicht nach sehr wohl auch auf den Flughafen selber anzuwenden ist. Dies ergibt sich aus der Rechtsprechung, nach der Angestellte des Flughafens zu schützen sind. Auch stellt sich die Frage, ob sich die maximalen Stundenwerte nicht auch auf Ihre Fluggäste beziehen. Daher müssen zum einen die Aussagen im Gutachten um die Themen Aufwirbelung und Reifenabrieb ergänzt werden; sie müssen in die Modellrechnung LASAT einbezogen werden. Zu anderen sollten uns die Daten oder überschlägigen Berechnungen, die Sie uns eben vorgelesen haben, zur Überprüfung zur Verfügung gestellt werden.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Vogt-Sädler, es gibt noch eine Reihe von weiteren Nachfragen. Ich schlage vor, dass wir erst einmal mit den anderen Fragestellern weitermachen. Gemeldet haben sich Herr Siewert, Herr Schäfer, Herr Kruse, Herr Huben und Herr Mischke.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Wir würden gern abschließend noch einmal zu der Einwanderin Stellung nehmen, weil wir in ihren Ausführungen eine kleine Schiefelage zu erkennen meinen!)

– Wenn Sie meinen, dass das ein Abschluss wird, bitte.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Noch einmal eine Gegenrede: Sie sind mit Ihrer Meinung, glaube ich, ziemlich alleine. Wir haben sicherlich ein Dutzend verschiedener Flughäfen in Sachen Immissionen betreut. Das war im Endeffekt nirgendwo so entschieden worden, wie Sie es darstellen, nicht in einem einzigen Fall.

Meine Abschätzung erfolgte nicht Pi mal Daumen, sondern ich habe eine weitere Rechnung mit den gleichen Details wie auch die Hauptrechnung durchgeführt: gesamter Flugbetrieb, gesamtes Quellensystem etc. Die Ergebnisse sind nicht geschätzt, sie sind gerechnet.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Frau Vogt-Sädler, ich setze Sie ans Ende der Rednerliste. – Jetzt hat erst einmal Herr Siewert das Wort.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ganz kurze Frage hinsichtlich der Immissionen aus Luftfahrzeugen: Können Sie mir den Anteil sagen, den Sie für das Prognosejahr an Strahlflugzeugen S5.1 und S5.2 und für die Turboprops errechnet haben? Sie sagten ja, da kämen unterschiedliche Abgase heraus, je nach dem, ob AVGAS oder JET-A1 verbrannt wird.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Habe ich Sie richtig verstanden, dass Sie quasi im Sinne einer Ursachenanalyse die Anteile der verschiedenen Flugzeuge an den jeweiligen Rezeptorpunkten, also in den Gebieten, wo die Immission errechnet wird, haben wollen?

Lars Siewert (Stadt Willich):

Ja, aus dem einfachen Grunde, weil Sie eben sagten, es käme unterschiedliche Schadstoffe in Abhängigkeit von den Treibstoffen zur Geltung. Sie sagten ja, aus AVGAS komme Blei, während JET-A1 ganz andere Emissionen produziere.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Diese Werte sind detailliert in das Immissionskataster, das der Rechnung zugrunde liegt, eingegangen. Aber Sie können jetzt nicht sagen, die und die Maschine produziere den und den Beitrag an dem jeweiligen Punkt. Das lässt sich nicht mehr auflösen. Dann müssten Sie für jeden einzelnen Flug eigene Rechnungen durchführen. Es gibt hier also keine Möglichkeit der Ursachenanalyse nach Quellengruppen, wie man sagt. Aber eines ich sicher: Blei kommt nur aus dem Flugbenzin. Wenn Sie an einem Punkt eine Bleiemission haben, dann stammt sie eben von den Fliegern, die Flugbenzin verbrennen, und nicht von den Jets.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Welche Eingangsparameter hatten Sie denn, um zu dieser Rechnung zu kommen? Da müssen Sie doch irgendwelche Eingangsparameter gehabt haben, um sagen zu können, der Jet-Anteil sei so und so hoch.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Ja, natürlich. Das können Sie alles im Gutachten nachlesen. Dort finden Sie auf Seite 21 in der Tabelle 6-2, wie viele Flugzeuge in jeder Gruppe angesetzt sind. Auf der Seite danach finden Sie die angesetzte Flottenzusammensetzung. Nehmen wir einmal ein Beispiel: Für die Klasse S5.1 – das sind die kleineren Jets – stehen dort typische Vertreter mit ihrer Triebwerksausrüstung und der mittleren Abflugmasse. Für diese Triebwerke sind dann entsprechend der ICAO-Datenbank die Emissionen genommen worden. Diese Angaben sind dort auch für die kleineren Flugzeuge sowie für Hubschrauber enthalten. Das ist die komplette Modellflotte, die nach heutiger Sicht angenommen wird.

Das Ganze ist natürlich – da haben Sie Recht – eine Prognose; aber auch eine Prognose muss von irgendetwas ausgehen. Die Flugzeugtriebwerke werden allerdings tendenziell immer besser, wenn auch vielleicht nicht ganz so schnell wie die Fahrzeugflotte, die sich durch die Euro-3-, -4- und -5-Bedingungen praktisch dahin bewegt. Im Flugverkehr geht das etwas langsamer; da sind die Austauschzyklen der Triebwerke etwas länger als bei Kraftfahrzeugen. Aber tendenziell haben die neuen Triebwerksgenerationen immer geringere spezifische Emissionen als die älteren.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Danke schön. Sie sagten eben, der Flughafenverkehr von den dort beheimateten Fahrzeugen werde nicht berücksichtigt. Wie sieht es mit der Zusatzbelastung durch Baustellenandienungsverkehr aus? Es sind ja doch recht umfangreiche Baumaßnahmen geplant. Wir gehen davon aus, dass es da auch zu einer erheblichen Zusatzbelastung kommen wird, weil ein solcher Flughafen ja nicht von heute auf morgen errichtet ist.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Da muss ich Sie noch einmal korrigieren: Die flughafeneigene Fahrzeugflotte ist berücksichtigt, nicht aber der sogenannte induzierte Verkehr im öffentlichen Verkehrsraum.

Eine bauplatzbezogene Zwischenrechnung oder ein Bauplatzscenario ist nicht angestellt bzw. betrachtet worden. Das war nicht die Aufgabe; das hat auch beim Scopingtermin niemand angefordert.

Lars Siewert (Stadt Willich):

Der Scopingtermin hat ja keinen rechtsverbindlichen Charakter. Da könnte man immer noch einmal nachfragen. Aber gut, danke schön.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Ja, aber ich habe es als Begründung genannt, warum es zumindest bisher nicht betrachtet worden ist.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Schäfer.

Herbert Schäfer (Einwender):

Ich mache Herrn Bahmann darauf aufmerksam, dass man anhand dieser Karte, die aus den Antragsunterlagen der Antragstellerin stammt und die ich ihm gerne zur Verfügung stelle, in der Lage ist, festzustellen, wo sich in dem Radius zwischen 1.500 und 2.000 m Schulen und Sportplätze befinden. Diese Gebiete sind, um einer eventuellen Replik zuvorzukommen, durch die Autobahn und weiteren Straßenverkehr in erheblichem Maße vorbelastet. Jetzt legen wir da noch etwas drauf, und zwar an einer Stelle, wo sich die Zukunft unserer Stadt befindet: an den Schulen und Kindergärten. Sicherlich ist es nicht Ihre Aufgabe, dazu Muh oder Mäh zu sagen; Sie haben ja nur die Werte gemessen. Aber ich gebe es der Bezirksregierung zum Nachdenken auf: Soll tatsächlich genehmigt werden, dass in einer Höhe von weniger als 170 m Überflüge in einem Gebiet stattfinden, in dem Schulen und Kindergärten sind? – Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Bahmann.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Sie haben Recht, es ist nicht meine Aufgabe, die Ergebnisse, die wir errechnet haben, einer Bewertung zuzuführen. Ich kann höchstens feststellen, ob sie innerhalb der Grenzen liegen, die gewisse Beurteilungswerte vorgeben. Aber sonstigen Gewichtungen können wir nicht

vornehmen; sie werden im Gesamtrahmen von der Genehmigungsbehörde vorgenommen werden müssen.

Ich habe aber noch eine Bemerkung zu der Gesamtmenge an Schadstoffen, die im Untersuchungsgebiet überhaupt entstehen: Ich habe mir gerade unter dem Eindruck des Themas Bremsabrieb noch einmal die Staubemissionen vorgenommen und nachgesehen, was eine Autobahn im Vergleich produziert. Es liegt ja nahe, gerade die A 52 zu betrachten. Ich habe hier aus dem Jahr 2000 DTV-Werte, also Werte der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke: etwa 100.000 Fahrzeuge mit etwa 5 % LKW-Anteil. Wenn Sie sich einmal ansehen, was die an Feinstaubpartikel produzieren, dann kommen Sie im Vergleich zu dem Ergebnis, dass der gesamte Flughafen im Jahr 2015 so viel Feinstaub wie 1 km Autobahn im Jahr 2000 emittieren wird. Innerhalb des Untersuchungsgebietes verlaufen etwa 13 km von dieser Autobahn. Ich sage dies, um nur einmal die richtige Relation herzustellen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Herr Kruse.

Hans Kruse (Einwender):

Ich habe eine Verständnisfrage zur Verteilung der Schadstoffe in dem Gebiet, in dem wir wohnen. Jedes Flugzeug stößt Schadstoffe aus; sie sind je nach Flugzeugklasse und Flugbedingungen unterschiedlich. Die Verteilung erfolgt räumlich. Der Raum ist hauptsächlich unterhalb des Flugzeuges. Auf welchen Raum beziehen Sie das? Ist das der Raum von 13 km mal 13 km, wie Sie ursprünglich sagten, multipliziert mit der jeweiligen Höhe des Flugzeuges, oder ist das ein anderer Raum? Wie wirken sich Umweltbedingungen – Sturm, Windstille – auf die Verteilung der Schadstoffe aus? Wo sind da die Unterschiede? Ich kann mir vorstellen, dass derjenige, der unter dem überfliegenden Flugzeug lebt, bei Windstille mehr als bei starkem Wind belastet wird. Welche Spitzenwerte haben wir zu erwarten und wie oft kommen diese Ereignisse vor? – Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Bahmann.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Das Rechenmodell mit Namen LASAT hat als Eingangsdaten unter anderem ein Modelljahr, das der Deutsche Wetterdienst uns selektiert hat und das aus 8.760 Einzelstunden besteht. Das ist die Anzahl der Stunden in einem Jahr. Für jede dieser Stunden wird die entsprechende Wettersituation berücksichtigt, bestehend aus Windrichtung, Windgeschwindigkeit und Turbulenz. Dabei geht es darum, wie stark die Atmosphäre durchmischt ist. Bei stärkerem Wind ist sie mehr durchmischt, bei schwächerem Wind in der Regel weniger; auch nachts bei klarem Himmel ist sie weniger durchmischt. Diese Bedingungen gehen also in das Rechenmodell ein. Für jede dieser Stunden wird auch der Flugverkehr in die entsprechende

Orte – ob also das Flugzeug startet oder landet – eingebunden. Der gesamte Untersuchungsraum ist immer der gleiche: Er ist 13 km mal 13 km horizontal und 1.500 m hoch und besteht aus etwa 30 Schichten. Die Schichten sind in Bodennähe etwas dichter als nach oben hin. Für diesen Untersuchungsraum wird für jede Stunde die Immission bestimmt. Am Ende des Jahres, also am Ende dieser 8.760 Einzelschritte, wird geschaut, wie viel Immission in jeder Gitterzelle angekommen bzw., wenn ich das einmal so lax sagen darf, durchgegangen ist. Dies ergibt dann den Mittelwert, die Kurzzeitwerte oder die Häufigkeit, wie oft bestimmte Werte überschritten worden sind.

Die Immissionen, um die es hier geht, sind andererseits immer die in der untersten Schicht. Sie ist als die Schicht, in der sich Menschen aufhalten, von 0 bis 3 m definiert. Dies korreliert auch mit der neuen TA Luft; das ist die übliche Vorgehensweise. Gibt es Sonderpunkte, dann kann man auch die Werte aus den höheren Schichten heranziehen. Das tun wir auch, sobald es erforderlich ist.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kruse noch einmal dazu.

Hans Kruse (Einwender):

Sie berechnen das ja anhand der Ereignisse. Es gehen dabei sicherlich die unterschiedlichen Werte im Untersuchungszeitraum ein; das verstehe ich auch sehr gut. Aber wo liegen die Spitzenwerte? Sie reden jetzt immer von soundso vielen Schadstoffen pro Kubikmeter. Was ist der Spitzenwert, was ist das Minimum, bezogen auf unterschiedliche Entfernungen zu dem Flugzeug? Das ist meine Frage.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Bahmann.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Genau diese Ergebnisse zeigen ja die Immissionskarten, die im Anhang zum Gutachten aufgeführt sind. Das sind Karten, die an den Achsen die Gauß-Krüger-Koordinaten enthalten und die für jede dieser 250-m-Zellen den entsprechenden Mittelwert ausgeben, gestaffelt nach Schadstoffen. Sie können auf den Karten erkennen, dass in Richtung Südwesten – – Ich lasse einmal eine Karte auflegen, damit klar ist, worüber wir sprechen.

(Karte: Gutachten Seite A 6-8)

Das ist eine der Karten vom Jahr 2015, also vom sogenannten Prognoseszenario. Wir sehen in der Mitte den Flughafen mit der Bahn, die von Nordwest nach Südost ausgerichtet ist. Die Farbe ist jetzt im Bild nicht mehr enthalten; die Farben gehen von außen nach innen von blau über grün, gelb, rot bis hin zu violett. Dies kennzeichnet eine weiter zunehmende

Schadstoffkonzentration und entspricht dem Phänomen, dass in größerem Abstand zu niedrigen Quellen der Schadstoff immer weiter verdünnt wird. Minimale Werte sehen Sie rechts oben in der Ecke, sie liegen bei unter $0,02 \mu\text{g}/\text{m}^3$, die höchsten direkt auf der Landebahn. Je näher Sie den Triebwerken oder den Schadstoffquellen kommen, desto höher werden die Werte. Sie können damit an jedem Ort die entsprechende Konzentration ablesen.

Man kann darüber hinaus noch alle möglichen statistischen Größen herauslesen. Aber ausgewertet und dargestellt sind die beurteilungsrelevanten Werte, die als Mittelwert oder Tagesmittelwert oder für CO als Achtstundenmittelwert vorgegeben sind.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kruse noch einmal.

Hans Kruse (Einwender):

Zu den statistischen Werten gehört doch auch die Standardabweichung. – Danke schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Als Nächster hat Herr Houben das Wort.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich habe eine ganze Serie von Fragen. Eingangs merke ich an: Auch wenn viele von uns bezweifeln, dass es selbst im Falle des Ausbaus des Verkehrslandeplatzes zu dieser Anzahl Flugbewegungen kommen wird, müssen wir es unter diesem Tagesordnungspunkt natürlich genau im Rahmen des Szenarios betrachten, das vorhergesagt worden ist.

Ich beginne mit den An- und Abflugverfahren. Darauf habe ich schon in der vergangenen Woche keine befriedigende Antwort bekommen. Welcher Anstieg wird beim Abflug in Richtung Kleinenbroich verwendet? Werden da die gleichen 3° wie beim Anflug auf Mönchengladbach verwendet? Die Flugzeuge dürfen ja dort nicht so schnell steigen, dass sie in den Düsseldorfer Verkehr hineinfliegen. Ich wäre also sehr froh, wenn ich darauf erst einmal eine Antwort bekäme. Sonst fielen mir die restlichen Fragen, die ich hierzu zu stellen habe, ein bisschen schwer.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Herr Houben, man startet mit einem höheren Steigwinkel, als der Winkel beim Landesanflug beträgt. Der Steigwinkel ist mit den von Ihnen genannten 3° nicht zu vergleichen; er beträgt etwa das Dreifache, 8 bis 9° . Ich kann Ihnen sagen, dass der Bereich von 2.000 Fuß schon kurz hinter Eickerend, wenn nicht sogar über Eickerend erreicht ist, wenn man in diese Rich-

tung startet. Dort sind also 600 m erreicht. Wenn Sie es auf 3° herunterrechnen – das ist ja auch bekannt –, dann sind wir beim Anflug bei einer Überflughöhe von 200 m. Beim Abflug kann ich auch da in aller Regel schon die 2.000 Fuß erreichen. Der Abflugwinkel ist also wesentlich größer als der Anflugwinkel.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich bezweifle das zwar ernsthaft, weil ich das bei mir täglich erleben kann. Ich denke, dass ich den Faktor 3 in der Höhe müsste sehen können. Für so groß halte ich den Unterschied im Augenblick nicht. Aber es ist müßig, hierüber jetzt bis zu Ende zu diskutieren. Darauf werden wir sicherlich noch eine vernünftige Antwort bekommen; das arbeiten wir noch einmal nach.

Herr Bahmann, handelt es sich bei dem Feinstaubverfahren, das Sie eben nicht ansprechen wollten, möglicherweise um Erfurt?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Nein, handelt es sich nicht.

Ich möchte aber noch eine Bemerkung zu dem Herrn in der letzten Reihe machen, dessen Namen ich nicht verstanden habe.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kruse.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Ach so. – Herr Kruse, Sie erwähnten gerade Standardabweichungen und wollten damit sagen, dass ich sie nicht erwähnt hätte. Das möchte ich so nicht stehen lassen. Sie können bei einer Prognose nicht unmittelbar eine Standardabweichung angeben, wie Sie es bei einer Messung tun können. Was man aber angeben kann, ist der statistische Fehler, den das Modell selbst erzeugt. Die Regel besagt, dass er im Maximum 3 % unterschreitet, damit eine gewisse Qualität für die Prognoseaussagen eingehalten wird. Vielleicht ist die Frage hiermit beantwortet.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben, Sie haben weiter das Wort.

Wolfgang Houben (Einwender):

Dann fange ich erst einmal mit Fragen zu dem Modell an. Wie viel der Schadstoffe, die in dem Betrachtungsraum eingetragen werden, verschwindet in Ihrem Modell nach oben und an den seitlichen Rändern aus dem Modell heraus? Zu der von Ihnen eben angesprochenen

Schichtung: Sie sagten, die beobachteten Zellen seien 250 m mal 250 m groß. In welchen Dickenschichten bearbeiten Sie denn den Untersuchungsraum und wo hört er oben auf?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Bahmann.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Ich weiß zwar nicht ganz, was Sie mit der Frage bezwecken, was an den Rändern verschwindet. Da hört die Modellierung einfach auf. Wir lassen da ja nichts unter den Tisch fallen. Sie können nur generell die Aussage machen, dass die Konzentrationen außerhalb des Untersuchungsgebietes kleiner als die kleinsten entsprechenden Werte sind, die Sie errechnet haben. Nach oben wird in dem Sinne auch nichts verschwinden. Aber das Modell breitet die Schadstoffe natürlich auch nach oben aus. Welche Konzentration in der Höhe anzunehmen ist, war keine Fragestellung, die wir zu bearbeiten hatten, weil da oben niemand ist, es sei denn, Flugzeuge.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Die Frage ist auch nicht, ob da oben jemand ist,

(Wolfram Bahmann [Antragstellerin]: Doch!)

sondern, wie viele der eingetragenen Schadstoffe am Ende tatsächlich dem Boden zugeordnet werden. Deswegen auch die Frage, mit welchen Schichten das Modell arbeitet. Sie haben die Zellengröße in der Horizontalen angegeben. Wie staffelt es sich in der Vertikalen?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Die unterste Schicht ist 3 m hoch; für diese Schicht sind die Immissionen angegeben. Das geht dann mehrfach mit 3 m weiter, dann werden es 6-, 9-, 12-m-Schichten usw. Es sind ungefähr 30 Schichten. Die Schichthöhen genau kann ich Ihnen im Moment nicht sagen. Das geht jedenfalls bis 1.500 m; mit dieser Grenzhöhe arbeitet das Modell.

Wolfgang Houben (Einwender):

Okay, danke schön. – Dann eine Frage zu dem Untersuchungsraum: Sie wissen, dass sich eine große Anzahl von Luftverkehr von Düsseldorf ebenfalls in diesem Raum abspielt. Ist auch dieser Verkehr in Ihrer Rechnung berücksichtigt oder setzen Sie stillschweigend voraus, dass alle oberhalb des Betrachtungsraums fliegen und keinen Beitrag leisten?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Auch der Verkehr von Düsseldorf ist berücksichtigt, und zwar in Form der Hintergrundbelastung. Alle Quellen, die in der gesamten Umgebung einen Beitrag leisten, werden durch die Hintergrundbelastung entsprechend berücksichtigt. Aber der Flughafen Düsseldorf wird nicht in derselben Detailtiefe auch noch simuliert; denn dies ist hier kein Verfahren von Düsseldorf, sondern von Mönchengladbach.

Wolfgang Houben (Einwender):

Okay, das ist korrekt. Aber Sie wissen, dass parallel zu dem, was wir hier betrachten, auch eine Fortentwicklung ansteht, die ebenfalls mit einer Erhöhung des Volumens einhergeht. Das heißt, eine einfache Betrachtung, Düsseldorf erzeuge im Jahr 2000 soundso viel Hintergrundbelastung, wäre für 2015 eine falsche Betrachtung. Man müsste für 2015 dann auch die entsprechenden Prognosen für Düsseldorf einfließen lassen, um hier sinnige Ergebnisse zu erhalten.

Dann habe ich eine Verständnisfrage zu den Unterlagen: Auf Seite 55 geben Sie für Neersbroich – das liegt querab von der Achse der Bahn und ziemlich weit weg – $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} , Feinstaub, an. Vier Seiten weiter auf Seite 59 geben Sie für den Messpunkt Eickerend, der genau auf der Achse der Bahn liegt, einen Wert von $0,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an. Wie kann dies kommen? Sie haben vorhin doch einleitend gesagt, dass sich die Schadstoffe im Wesentlichen auf der Achse der Bahn akkumulieren, also dort, wo wirklich geflogen wird. Das verstehe ich also nicht ganz.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Ich gehe zunächst noch auf Ihren ersten Punkt ein, als Sie den Beitrag von Düsseldorf ansprachen. In solchen Verfahren ist es nicht üblich, andere Plätze im Detail zu berücksichtigen, weil dies, wie gesagt, von der Hintergrundbelastung abgedeckt wird. Im Vergleich zum Flugverkehr von Mönchengladbach haben die Maschinen im Übrigen eine viel größere Höhe, wenn sie das Untersuchungsgebiet überhaupt in irgendeiner Form beeinträchtigen. Diese Beiträge dürften aufgrund der großen Flughöhen wirklich minimal sein.

Zu Ihrer Beobachtung der Tabellen: Wenn da $0,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ steht, ist das immer im Rahmen der numerischen Auflösung. $0,0$ heißt immer: kleiner als der halbe Wert, der sich mit der nächsten digitalen Stelle ergäbe, also $< 0,05$. Wir haben bei der alten TA Luft und der alten Art und Weise, mit Immissionen umzugehen, wahre numerische Orgien erlebt, indem Zahlen mit zehn Nachkommastellen präsentiert worden sind, um irgendetwas abzuleiten. Das ist durch die neue TA Luft und auch durch die neue Art der Grenzwertvorgabe erledigt worden. Man lässt nur noch signifikante Stellen vom Zahlenwert her zu. In der Regel rechnen wir die Ergebnisse um eine Stelle genauer, als sie an sich sein müssten. Wenn wir nur noch ganz kleine Konzentrationen errechnen, geben wir aber nicht viele Nullen an und schreiben dann irgendwo hinten noch 235, sondern begrenzen das und sagen, $0,0$ bedeute $< 0,05$. Das Glei-

Gleiche tritt z. B. bei anderen Stoffen wie Benzo(a)pyren auf. Da geben wir das mit 0,00 an. Das ist kein Schreibfehler, sondern soll hervorheben, dass der Wert kleiner ist als die halbe Auflösung mit der nächsten Stelle.

Wolfgang Houben (Einwender):

Das ist natürlich keine Antwort auf die Frage, warum in der Achse der Bahn der CO-Wert tatsächlich kleiner 0,05 ist, aber querab in Neersbroich mit 0,1 angegeben wird. Das war eigentlich der Inhalt meiner Verständnisfrage: Warum hier 0, warum da 0,1, wobei das eine in der Achse der Bahn ist und das andere von den An- und Abflügen weit weg?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Sie können nicht jeden Einzelwert logisch auf irgendwelche einzelnen Bedingungen zurückzuführen versuchen. Das erledigt das Rechenmodell, das ein physikalisches Modell mit einem gewissen Eingangsdatensatz und gewissen Regeln ist. Den Ergebnissen, die sich daraus ergeben, trauen Sie dann natürlich, weil das Modell validiert ist. Es ist also mit Messwerten in Windkanalversuchen verglichen und in einzelnen Ausbreitungsexperimenten bestätigt worden. Wollen Sie einen Einzelwert auf das zurückführen, was ihn tatsächlich erzeugt, dann müssten Sie eine Vielzahl von einzelnen Rechnungen durchführen, um den Grund herauszubekommen, warum an der einen Stelle eine 0 und an der anderen Stelle eine 1 steht. Man könnte mit viel, viel Aufwand herausbekommen, warum und unter welchen Bedingungen diese 1 dahinkommt. Aber diese Fragestellungen sind in einem normalen Verfahren nicht aufgeworfen; sie haben auch nichts mit den Beurteilungsgrundlagen zu tun. Deshalb wird ihnen nicht nachgegangen.

Wolfgang Houben (Einwender):

Okay, ich komme auf diesen Fall später zurück, weil mir noch eine ganze Menge anderer ähnlicher Punkte aufgefallen sind. Ich werde sie einmal sammeln und dann werden wir uns darüber noch einmal unterhalten können.

Der nächste Punkt: Sie haben vorhin gesagt, ein Bauplatzscenario hätten Sie nicht berücksichtigt. In einem anderen Gutachten wird die Dauer der Baumaßnahmen insgesamt mit zehn Jahren angegeben. Das ist also ein durchaus nennenswerter Zeitraum, den zu betrachten sich lohnte. Vielleicht kann ich eine Antwort darauf bekommen, ob dies dann, wenn es denn eine Bauphase von insgesamt zehn Jahren wäre, berücksichtigt werden müsste.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Dazu kann ich Ihnen nichts sagen; die Anforderung war nicht gestellt.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Houben, an jedem Flughafen wird immer wieder einmal gebaut. Das werden Sie in Köln, in Düsseldorf und anderswo feststellen. Die Ausbauphase bei uns wird keine zehn Jahre dauern, sondern deutlich kürzer sein.

Wolfgang Houben (Einwender):

Darüber werden wir uns am Donnerstag hervorragend unterhalten können, wenn wir das Gutachten von Prof. Hamm betrachten werden; er bezieht sich nämlich auf Ihre Aussagen und auf diese Zeiträume. Lassen Sie uns das auf Donnerstag verschieben; dann werden wir das betrachten und auf diesen Punkt zurückkommen.

Der nächste Punkt betrifft den Arbeitsschutz und den Schutz der Passagiere. Hier geht es mir also um die Betrachtung auf dem Gelände. Wenn ich mir das Gelände des Verkehrslandeplatzes heute anschau – Sie haben es an anderen Stellen, wenn es um die Arbeitsplätze ging, selber auch getan –, dann macht dieses Gelände schon den Eindruck eines Gewerbegebiets. Insgesamt gibt es dort nach Ihren Angaben 395 Arbeitsplätze. Wenn ich für den Flughafen selber 38 zähle, dann wären das ungefähr 10 % davon. Das heißt, 90 % der Menschen dort arbeiten in Betrieben rund um den Flughafen herum. Deren Arbeitsschutz ist es doch auch wert, an dieser Stelle betrachtet zu werden. Wir sollten nicht nach dem Motto verfahren, das sei Arbeitsschutz, das gehe uns nichts an, darüber redeten wir nicht. Arbeitsschutz ist letztlich auch ein berechtigter Anspruch, den wir hier auch betrachten sollten. Im Übrigen – das sage ich jetzt einmal ein bisschen flapsig – rennen auch die Passagiere auf dem Flughafen herum. Insofern ist das ein durchaus betrachtenswerter Punkt.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Das werden Sie vermutlich auf jedem Flughafen feststellen, Herr Houben, dass dort Mitarbeiter tätig sind und auch Passagiere herumgehen. Dieses Phänomen gibt es nicht nur in Mönchengladbach.

Wolfgang Houben (Einwender):

Sorry, einen solchen Ball sollten Sie mir nicht zuwerfen.

(Heiterkeit bei den Einwendern)

Mönchengladbach mit einem in Betrieb befindlichen Flughafen zu vergleichen, ist ja nun wirklich abenteuerlich.

(Beifall bei den Einwendern)

Eigentlich findet hier nichts anderes als Gewerbe statt; denn die 10 %, die ich gerade angesprochen habe und die auch unwidersprochen geblieben sind, kann man ja nun wirklich nicht als nennenswert bezeichnen. 90 % Gewerbe sind da schon wesentlich spannender, auch

wenn ich weiß, dass zu den 90 % die Flugschule und der Wartungsbetrieb gehören. – Damit bin ich mit meinen Fragen erst einmal durch.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Houben. – Wir haben feststellen müssen, dass Ihr Dialog mit Herrn Zerbe und Herrn Bahmann die entscheidende Frage, ob da oben jemand ist, nicht klären konnte. Ich schlage vor, dass wir dieses Thema bis zum Weltjugendtag vertagen; er sollte sich dieser Fragestellung einmal annehmen. Einverstanden? – Herr Mischke.

Ulrich Mischke (Einwender):

Ich habe drei Informationsfragen. Mit geht es darum, ob ich das hier richtig mitbekommen habe, da ich auf diesem Gebiet alles andere als ein Fachmann bin. Ihre Modellrechnung für die Luftbelastung ist doch sicherlich – ich glaube, es so gehört zu haben – von dem Flugzeugmix abhängig, also von der Flottenzusammensetzung. Sowohl den Flugzeugmix als auch die Flottenzusammensetzung haben nicht Sie zusammengestellt, sondern das sind doch sicherlich Vorgaben, die Sie erhalten haben. Liege ich damit richtig und von wem haben Sie diese Vorgaben bekommen? – Ist die Frage so schwierig?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Nein, es wird geblättert; das sehen Sie doch.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Nein, sie ist nicht so schwierig. – Im Gutachten sind die Zusammensetzungen abgebildet. Sie ergeben sich aus der Häufigkeit, wie die Modelle heute fliegen bzw. wie sie für die Zukunft geplant sind. Modelle, die schon in der Planung, aber noch nicht auf dem Markt sind, nimmt man dazu, weil sie einen gewissen Marktanteil abdecken werden.

Diese Angaben sind in Verbindung mit ARC, dem Air Research Center, erstellt worden und stammen auch aus unseren Erfahrungen von vielen anderen Plätzen. Teilweise werden Fluggesellschaften gefragt; in diesem Fall ist es nicht so. Man schaut sich an, wie viele Maschinen welchen Typs in den entsprechenden Regionen überhaupt verkehren. Man guckt sich also die Plätze von Brüssel bis Berlin im Hinblick auf die Häufigkeiten an, um ein möglichst repräsentatives Maß in dieser Zusammensetzung abzubilden.

In manchen anderen Verfahren vereinfacht man das so, dass man pro Klasse nur noch eine einzige Maschine ansetzt. Das haben wir nicht gemacht; das haben wir auch in anderen Verfahren nicht gemacht. Vielmehr nehmen wir eine Gewichtung von einem Flugzeugmix, damit nicht ein einzelner Flugzeugtyp das Ergebnis über alle Maßen beeinflusst.

Ulrich Mischke (Einwender):

Wenn ich mir meine konkrete Frage noch einmal überlege, dann haben Sie nicht bestätigt, dass Sie die Angaben von der Antragstellerin bekommen haben, sondern dass Sie sie selbst berechnet haben, indem Sie von anderen deutschen Flughäfen diesen Mix herangezogen haben. Das wundert mich insofern, als ich als Laie davon ausgegangen bin, dass Sie, wenn Sie eine Prognose für den Flughafen Mönchengladbach, bezogen auf das Jahr 2015, abgeben, diese konkret auf den Flugverkehr abstellen, der eigentlich für Mönchengladbach geplant ist.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Das haben sie nicht ganz richtig verstanden. Die Zusammensetzung ist natürlich auch mit dem Flughafen abgestimmt. Die Maschinen in Klasse P, also Propellerflugzeuge, stammen natürlich in erster Linie aus Aufzeichnungen von dem hiesigen Flughafen. Zu den Maschinen, die noch nicht verkehren – das ist die Mehrzahl in den Klassen S5.1 und S5.2 – können aber noch keine Angaben gemacht werden. Wer weiß heute, welche Gesellschaft mit welchen Maschinen hier einmal ansiedeln wird? Da muss man auf ähnliche Flugplätze mit ähnlichen erwarteten Zahlen schauen, wie dort die Strukturen der Flugzeugmuster sind. Diese werden dann einvernehmlich zugrunde gelegt. Sie werden sehen, dass insbesondere in der Klasse S5.2, in der auch die Boeing 737 enthalten ist, nur noch neuere Flugzeugmuster genannt sind: die B737-500, die B737-800 oder die neueren Airbus-Generationen, um widerzuspiegeln, dass das Ganze im Jahr 2015 stattfinden soll.

Ulrich Mischke (Einwender):

Entschuldigen Sie, dass ich hier doch noch einmal nachfrage: Die Antragstellerin hat ja in den Antragsunterlagen sehr wohl einen bestimmten Flugzeugmix angegeben, wenn auch nicht im Zusammenhang mit den Emissionen. Mich würde dann schon interessieren, ob der Mix, den die Antragstellerin in den Unterlagen aufgeführt hat, mit Ihrem Mix übereinstimmt.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Kames.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Auch die Antragstellerin hat natürlich Flugzeuge in diesen einzelnen Flugzeugklassen aufgeführt. Da sind wir wieder bei AzB-Flugzeugklassen; das ist durchgängig der Fall. Dieser Flugzeugtypenmix ist auch in diesem Gutachten berücksichtigt worden. Man hat also immer von einer Flugzeuggruppe gesprochen. Man hat einige Flugzeuggruppen nicht dabei; das ist auch schon einmal erwähnt worden. Ich denke hier z. B. an die Klasse S6 oder an die anderen Zwischenklassen. Die in diesen bestimmten Flugzeugklassen exemplarisch aufgeführten Luftfahrzeuge sind auch von der Antragstellerin genannt worden. Das heißt, die Antragstelle-

rin hat keine Luftfahrzeuge in Betracht gezogen, die nicht letztendlich auch durch die jeweilige Flugzeugklasse repräsentiert werden.

Ulrich Mischke (Einwender):

Vielen Dank. – Ich komme zu einer anderen Frage. Sie haben ausgeführt, dass Ihre Aufgabenstellung bei der Untersuchung auf die Luftbelastung begrenzt war, die vom Flughafen selbst ausgeht. Es war aber nicht Ihre Aufgabe, die Gesamtluftbelastung aus den unterschiedlichen Quellen festzustellen, die sich im Umfeld des Flughafens ergeben. Ist das richtig?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Wie vorhin eigentlich schon detailliert beschrieben, ist natürlich die Gesamtbelastung das Maß, bestehend aus der Hintergrundbelastung, die alle anderen Quellen produzieren, plus dem, was vom gesamten Luftverkehrsaufkommen Mönchengladbachs verursacht wird. Die beiden Teile zusammen bilden die Gesamtbelastung, die den Beurteilungswerten gegenübergestellt wird. Wie man das zu machen hat, ist auch gesetzlich so beschrieben; das ist nicht unsere Erfindung.

Ulrich Mischke (Einwender):

Entschuldigen Sie, ich wollte ja zu meinem eigenen Verständnis fragen, was bei mir im Moment vielleicht unklar oder falsch angekommen ist. Das heißt, in diese Modellberechnungen haben Sie auch den Autobahnverkehr einbezogen, den wir hier – ich wohne in Neersen – nicht nur, wie Sie vorhin erwähnten, von der A 52, sondern unmittelbar auch von der A 44 haben?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Auch der Autobahnverkehr spiegelt sich in der Hintergrundbelastung wider, ist also enthalten. Dies gilt für alle Arten von Quellen: Industrie, Hausbrand, Kraftfahrzeugverkehr auf Bundesstraßen und Autobahnen. Alle Schadstoffemittenten sind im Endeffekt für das verantwortlich, was an den Stationen des Luftmessnetzes Nordrhein-Westfalen gemessen wird. Was man natürlich nicht messen kann, ist das, was im Jahr 2015 zusätzlich emittiert werden wird. Diese Addition von beidem stellt man dann den Beurteilungswerten gegenüber.

Ulrich Mischke (Einwender):

Sodass also die Hintergrundbelastung eine feste Größe ist, hier aber keine Prognose für das Jahr 2015 gemacht worden ist?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Richtig. Die Hintergrundbelastung können Sie für das Prognosejahr 2015 nicht prognostizieren. Wenn Sie dies überhaupt simulieren wollten, müssten Sie für alle Quellen wissen, wie

sie im Jahr 2015 emittieren wollen. Wer soll das wissen? Das ist von so vielen Faktoren abhängig, dass es unmöglich ist. Das können Sie vielleicht in Einzelfällen für fünf Jahre einmal tun, z. B. beim Fahrzeugverkehr. Da wissen wir, dass die Euro-Stufen 5, 6 usw. dann und dann eingeführt werden. Das heißt aber nicht, dass sich zu diesen Zeitpunkten die Konzentration sofort ändern wird, da der Flottenwechsel beim Kfz binnen etwa zehn Jahren stattfindet. Wie schnell er stattfinden wird, hängt wiederum davon ab, wie viel Geld die Leute für neue Autos ausgeben wollen, wie es eventuell staatlich gefördert wird usw. Das Gleiche gilt für alle anderen Quellgruppen. Da sind die Unwägbarkeiten so groß, dass man keine Prognose machen kann.

Tendenziell ist natürlich nicht nur bei den Kfz, sondern auch bei der Industrie zu erwarten, dass die Emissionsgrenzwerte weiter abgesenkt werden. Das ist Teil meines Geschäftes, dass ich auch darauf ein Augenmerk lege. Wir machen viele Gutachten für Industriefirmen. Auch dort werden ja die Grenzwerte abgesenkt. Wenn neue Anlagen gebaut werden, dann werden sie nur noch mit den neuen Grenzwerten genehmigt. Wenn eine Anlage seit 30 Jahren läuft, dann weiß man natürlich, dass dieser Anteil 2015 entsprechend geringer sein wird. Aber dies von allen Quellgruppen zu wissen, dazu hat es noch keine Abschätzung gegeben. Sie könnten es, wenn es überhaupt möglich wäre, ohnehin nur abschätzen.

Ulrich Mischke (Einwender):

Eine letzte Frage: Sie hatten wörtlich ausgeführt, dass 25 Immissionsmesspunkte vorgegeben waren. Wer hat diese Punkte vorgegeben und wo liegen sie, bezogen auf meine eigene Heimatgemeinde Neersen?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Ich blättere gerade einmal die Seite nach, wo die Karte mit den Punkten ist. – Auf Seite 52 sind die Beurteilungspunkte mit ihrer Ortslage einzeln benannt und auf Seite 53 gibt es eine Karte dieser Punkte. Sie sind so entstanden, dass man im Bereich des Lärmschutzes Punkte festgelegt hat, die wir dann übernommen haben.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielleicht kann Herr Kames die Karte vorne einmal auflegen; dann kann man nämlich sehen, wie Neersen betroffen ist.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Diese Punkte sind im gesamten Untersuchungsgebiet etwa gleichmäßig verteilt gelegen. Nur der ganz äußere Rand von vielleicht 2 km ist ausgespart; denn je weiter man wegkommt, desto kleiner wird tendenziell der Einfluss.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Noch einmal bezogen auf Neersen, bitte.

(Folie: Gutachten, Tabelle 9-5, Seite 52)

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Hier ist erst einmal die Tabelle der 30 Punkte, die, wie eben gesagt wurde, mit den Punkten identisch sind, die im fluglärmetechnischen Gutachten Berücksichtigung fanden. Jetzt lege ich einmal die Karte auf.

(Karte: Gutachten, Abbildung 9-3, Seite 53)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielleicht können Sie einmal das Autobahnkreuz zeigen.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

MP 01 ist Neersen Ortsmitte. MP 05 ist Neersbroich Nord, wie es bezeichnet ist. Das liegt an diesem Punkt, südlich des Autobahnkreuzes. Hier sehen Sie die A 44. Dort ist ein weiterer Punkt, MP 24, Eickerend, und MP 30 ist die Maternus-Grundschule.

Ulrich Mischke (Einwender):

Vielen Dank. Ich habe nur eine Bitte: Ich bin betroffener Bürger. Es sind auch andere Bürger da. Wenn hier mit Hinweisen auf Seite 52 und Seite 54 argumentiert wird, dann bitte ich Sie zu bedenken, dass nicht jeder von uns – im Gegensatz zu Ihnen – die gesamten Unterlagen hat. Wir haben sie nicht erhalten, sondern konnten sie nur einsehen. An die Karte mit den 30 Punkten konnte ich mich eben wieder erinnern. Aber Sie sprechen hier nicht nur mit Experten, die Ihre Unterlagen vor sich liegen haben, während wir nur Notizen haben oder aus der Diskussion den Bedarf sehen, spontan bestimmte Informationen zu erfragen.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr. – Nun hatte sich ein Herr in der vierten Reihe gemeldet.

Ingo Wöltke (Stadt Viersen):

Ich schließe an das an, wovon Herr Mischke gerade sprach. Er hat von der Auswahl dieser Messpunkte gesprochen. Da ist mir Folgendes aufgefallen – dementsprechend habe ich auch eine Nachfrage dazu –: Der Bereich der Stadt Viersen ist in dem Untersuchungsraaster enthalten; er grenzt mehr oder weniger in westlicher Richtung an den Messpunkt 15. Auch die Messpunkte der angrenzenden Städte sind in dieser Tabelle enthalten. Für Viersen selbst ist in diesem Untersuchungsraaster aber kein Messpunkt enthalten, weil – so deute ich

das – die Schallschutzmesspunkte auch für die Messpunkte im Zusammenhang mit den meteorologischen Untersuchungen vorgegeben waren. Ist das richtig? Dann hätte ich nämlich die berechtigte Frage, wie verlässlich die Hochrechnung sein kann, zumal der Zipfel des Stadtgebietes von Viersen, der im Untersuchungsraum enthalten ist, in den Rasterkarten dargestellt ist, was die einzelnen Parameter anbelangt. Meine Frage lautet also, wie relevant der Wegfall eines Messpunktes in Viersen ist und ob gleichwohl eine Aussage für diesen Teilbereich Viersens getroffen wird.

Meine zweite Frage hängt mit der Erhebungssystematik zusammen. Wir reden jetzt ja immer nur von den ganz normalen Lande- und Startbewegungen der Flugzeuge. Inwieweit ist es eigentlich nicht auch für die Betrachtung relevant, wenn Warteschleifen geflogen werden müssen? Inwieweit lässt sich so etwas prognostizieren? Wo wären diese Warteschleifen? Werden sie in größerer Höhe als 250 m geflogen? Wenn ja, müssen die Flieger ja irgendwann auf den Boden der Tatsachen zurückkommen und diese 250 m Flughöhe auch verlassen. Hierbei kann es sich nicht nur um die normale Hintergrundbelastung handeln, sondern es ist letztlich auch eine Prognosefrage, wie hier dann der Flugverkehr abgewickelt wird.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Zu Ihrer ersten Frage: die Punkte sind mit „MP“ bezeichnet, weil sie auch im Lärmbereich so bezeichnet werden. Für uns sind es allerdings keine Messpunkte, sondern Punkte, an denen wir die Immissionen getrennt ausweisen, damit man in den Karten nicht einzelne Ergebnisse ablesen muss. Sie finden für den westlichen Bereich knapp oberhalb der Kartenmitte etwas für Viersen; natürlich finden Sie auch etwas in den Schadstoffkarten, auf die ich hier noch einmal Bezug nehmen muss. Insoweit ist Viersen, soweit es im Untersuchungsgebiet liegt, nicht ausgespart. Es ist nur nicht als Messpunkt aufgeführt. Das ist keine Diskriminierung Ihrer Stadt, sondern Viersen war im Umfang dieser MP-Punkte nicht enthalten. Wenn Sie einen Wert haben wollen, nehmen Sie sich die entsprechende Karte und schauen in dem Stadtbereich nach, der noch abgebildet ist. Wenn Sie weiter nach Westen gehen, nehmen die Werte im Prinzip eher ab. Sie können nicht mehr ansteigen, weil dort keine Schadstoffquellen mehr sind. Wenn dort Flugstrecken verlaufen, dann liegen sie so hoch, dass sie am Boden keine Werte produzieren, die höher als die letzten angezeigten Werte in der Karte sind.

Ingo Wöltke (Stadt Viersen):

Für mich war es ja nur wichtig, zu wissen, inwieweit die Messpunkte in der Berechnung relevant sind. Wenn es sich in dem Raster bewegt – es sind ja ohnehin Interpolationen und was weiß ich nicht alles –, inwieweit steht dies im Zusammenhang mit der Berechnung? Resultieren daraus vielleicht Ungenauigkeiten?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Nein, die Punkte haben für die Berechnung überhaupt keine Relevanz. Sie dienen sozusagen nur der besseren Datenwahrnehmung. Die Punkte nehmen immer den Wert der jeweiligen Zelle, in der sie liegen, an. Es ist nichts weiter als eine Übertragung der grafischen Rechenergebnisse oder der Rechenmatrizen überhaupt in ausgewählte Punkte. Wenn Sie die Punkte in den Karten ablesen, kommen Sie zu derselben Ergebnis. Auf die Rechnung hat dies also keinen Einfluss.

Ingo Wöltke (Stadt Viersen):

Danke.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Noch einen Satz zu Ihrer Frage, ob die Warteschleifen über 200 m hoch sind: Das kann man generell bejahen. Warteschleifen für Mönchengladbach finden auch nicht im Gebiet von Willich oder Viersen statt. Es sind festgelegte Lufträume, die an sogenannten Funkfeuern orientiert sind. Meines Wissens werden diese Warteverfahren ab 4.000 Fuß – da reden wir auf jeden Fall von 1.200 m Höhe – abgeflogen. Sie finden also nicht in einem Höhenband unterhalb von 1.000 m statt.

Ingo Wöltke (Stadt Viersen):

In diesem Zusammenhang interessiert mich, ob Sie eine Karte da haben, auf der Sie kurz zeigen könnten, wo diese Warteschleifen überhaupt wären.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Das können wir gerne herausuchen. Eine wird am Funkfeuer LIMA sein; das ist oben im Bereich Kempen. Ein weiteres Warteverfahren, das in Betracht kommen könnte, ist im Bereich südlich von Erkelenz. Der Düsseldorfer Flughafen hat ja auch verschiedene Warteverfahren; sie sind immer an Funkfeuern gekoppelt. Aber das nächstgelegene wäre eigentlich im Bereich Kempen, wo heute bereits ein Warteverfahren auch für Düsseldorf existiert. Meines Wissens findet es im Bereich von 4.000 Fuß, also 1.200 m, statt. Aber das ist nicht neu. Ich bin seit 25 Jahren hier im Geschäft. Ich kenne immer an dieser Stelle dieses Warteverfahren; es wird immer am Funkfeuer LIMA abgewickelt.

Ingo Wöltke (Stadt Viersen):

Das heißt, im Kreis Viersen ist nur der nördliche Bereich um Kempen davon betroffen?

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Ja.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das war es, Herr Wöltke? – Jetzt hat als Nächster Herr Lutter eine Nachfrage. Sie stehen aber auch auf der ordentlichen Rednerliste.

(Zuruf von Ferdinand Lutter [Einwender])

– Frau Vogt-Sädler wäre dann noch zu fragen. – Gut, dann Frau Vogt-Sädler. – Bitte.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Ich wollte noch einmal auf den Themenbereich Aufwirbelung von Feinstaub durch den Flugbetrieb zurückkommen. Das ist ein Sachverhalt, der von Ihnen in der Rechnung berücksichtigt worden ist. Das habe ich doch richtig verstanden?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Aufwirbelung von den Flugzeugen auf der Piste?

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Ja.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Das ist nicht enthalten, sondern erst in der Extrabetrachtung, die ich gerade vorgestellt habe.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Da hatten Sie eben einen Vergleich zwischen dem PM₁₀-Aufkommen von der Autobahn und dem vom Flugbetrieb angestellt. Ich denke, einen solchen Vergleich kann man nicht anstellen. Ich habe eben selber auch den PKW-Verkehr als Vergleichsbasis herangezogen. Aber die Größenordnung der Aufwirbelung von Staub von der Flugpiste und von der Autobahn wird bestimmt nicht vergleichbar sein. Darum denke ich, dass man über die tatsächlichen Feinstaubemissionen im Bereich des Flughafens erst dann genauere Schlüsse ziehen kann, wenn man diese expressis verbis in die Berechnungen einbezieht.

Ich habe noch ein paar kleine zusätzliche Fragen: Welches Modelljahr hatten Sie in die Berechnungen einbezogen?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Was meinen Sie mit Modelljahr?

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Auf welchem Modelljahr beruhen Ihre Berechnungen?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Sie meinen, bei den Emissionen?

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Bei den Immissionen, den Immissionsberechnungen.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Es gibt zwei Szenarien: das Ist-Szenario für das Jahr 2000 und das Prognosejahr 2015.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Sie sagten, Sie hätten vom Deutschen Wetterdienst ein meteorologisches Modelljahr als Basis für Ihre Ausbreitungsrechnung benannt bekommen. Welches Modelljahr war dies?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Der Deutsche Wetterdienst hat eine Art Standortgutachten gemacht. Jetzt muss ich gerade einmal nachschauen, wann das war. – Im September 2001 hat der Wetterdienst das Gutachten gemacht. – Moment, ich muss eine andere Tabelle beiziehen. Ich sage Ihnen auch gleich die Seite. Der Deutsche Wetterdienst hatte die Aufgabe, ein sogenanntes repräsentatives Jahr zu selektieren. Er hat uns 1999 empfohlen. Das haben wir dann auch benutzt. Anhand dieses Jahres wurden die Simulationen abgewickelt. Auch entsprechende Anteile für die Startrichtungen usw. wurden an diesem Jahr 1999 ausgerichtet.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Das ist interessant. Uns ist vom Deutschen Wetterdienst für andere Gutachten ein anderes Modelljahr genannt worden. Aber das mag auf örtlichen Besonderheiten beruhen.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Was ist da anders?

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Wir haben für ein lufthygienisches Gutachten vom Wetteramt Essen ein anderes Modelljahr als repräsentatives Jahr benannt bekommen.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Moment, jetzt müssen wir unterscheiden. Für welche Art von Fragestellung?

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Das war in diesem Fall – –

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Eine einstündige Zeitreihe?

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Eine einstündige Zeitreihe, richtig.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Für denselben Ort?

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Nicht für denselben Ort. Darum sagte ich, es wird wahrscheinlich einen Unterschied in den Standortbedingungen gegeben haben. Uns ist das Modelljahr 1994 genannt worden, nicht 1999.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Das müssen wir jetzt aber im Detail regeln. Hier sind die Daten für den Flughafen Düsseldorf mit voller Akzeptanz der Übertragbarkeit auf Mönchengladbach; das Jahr 1999 mit einer Einstundenzeitreihe. Jetzt müssen Sie mir sagen, welcher Standort, für welchen Zweck und mit welcher Auflösung es ist. Sonst kann man nicht sagen, dass da Unterschiede da sind.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Das war ein lufthygienisches Gutachten für den Raum Neuss, ebenfalls auf der Basis der Wetterstation Flughafen Düsseldorf. Das war eine Berechnung entsprechend den Vorschriften der neuen TA Luft. Wir hatten ein 250-m-Raster. Insofern hat mich das einfach einmal interessiert.

Ich wollte dann noch einmal zum Thema Vorbelastung zurückkommen. Es ist natürlich richtig, dass sowohl Straßenverkehr und der großräumige Luftverkehr als auch Hausbrand usw. in der Hintergrundbelastung enthalten sind. Trotzdem stellt sich natürlich die Frage, inwieweit nicht doch für den Raum, den Sie hier betrachten, insbesondere im Nahbereich, die von Ihnen gewählte Station tatsächlich zur Beschreibung der Hintergrundbelastung unter Berücksichtigung der Verkehrsemissionen geeignet ist. Sie hatten in diesem Zusammenhang gesagt, dass es nicht möglich sei, genauere Berechnungen anzustellen.

Daher weise ich Sie darauf hin, dass eine Studie des Landesumweltamtes über die lufthygienische Vorbelastung in Nordrhein-Westfalen mit einem 5 km-mal-5 km-Raster ganz genaue Aufschlüsse über die lokale Immissionsvorbelastung gibt. Es ist eine Untersuchung von den EurAt-Leuten, also vom Rio in Köln. Um genauere Informationen über die Hintergrundbelastung zu erhalten, lassen wir derzeit auf der Basis dieser Daten Berechnungen im Quadratkilometerraster durchführen. Das heißt, es ist durchaus möglich, die Hintergrundbelastung, die im Untersuchungsgebiet herrscht, genauer anzugeben, als wenn man nur auf einen

Messpunkt zurückgreift, der vom Landesumweltamt als „verkehrsferne Messstation“ bezeichnet wird. Stützte man sich auf solche genaueren Berechnungen, käme man meiner Ansicht nach zu einem besseren Ergebnis und wäre in der Lage, lokale Immissionsschwerpunkte wie Verkehrsemissionen und Ähnliches und die Variation der Hintergrundbelastung, die durch diese lokalen Schwerpunkte hervorgerufen wird, genauer zu beschreiben.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Im Forschungsbereich gibt es jede Menge Möglichkeiten. Wir haben hier aber nicht ein Forschungsprojekt, sondern ein Genehmigungsverfahren. Da ist die übliche Verfahrensweise, dass man das Landesumweltamt einschaltet und sich von dort eine Hintergrundstation empfehlen lässt. Genau das haben wir getan.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Aber das Landesumweltamt verfügt ja auch über genauere Daten in einem Fünfquadratkilometerraster, die man durchaus auch ohne Rückgriff auf weitere Forschungsprojekte heranziehen könnte.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Das Landesumweltamt hat natürlich auch Kenntnisse über alle möglichen Verfahren. Die machen ja selber auch Forschungsprojekte. Aber diese Verfahrensweise hier ist nicht nur die übliche, sondern in dem Sinne auch die legale. Wäre etwas Besseres da gewesen, hätte man es uns sicherlich vorgeschlagen.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

In diesem Zusammenhang rege ich an, auf die Ergebnisse der Modellrechnung des Landesumweltamtes zu rekurrieren und zu überprüfen, inwieweit sich dadurch weitere Erkenntnisse insbesondere im Nahbereich des Flughafens ergeben, und zwar auch in Verbindung mit der erforderlichen Einbeziehung der Aufwirbelung von Feinstaub im Auswirkungsbereich des Flughafens.

Ich habe noch eine letzte Frage. Sie haben ja ein Untersuchungsgebiet mit 13 km mal 13 km ausgewählt. Das ist relativ viel und umfasst nicht nur besiedelte Bereiche, sondern auch viele unbebaute Gebiete. Das hat natürlich einen Einfluss auf die Rauigkeitsfaktoren, die Sie in dem Modell zugrunde legen. Haben Sie überprüft, inwieweit die Rauigkeitsfaktoren, die Sie auf der Basis der 250 m-Berechnungen für das 13 km-mal-13 km-Untersuchungsgebiet ermittelt haben, größenordnungsmäßig mit den Rauigkeitsfaktoren übereinstimmen, die Sie bekämen, wenn Sie ein kleineres Untersuchungsgebiet zugrunde gelegt hätten, um Anhaltspunkte für die tatsächliche Situation im Nahbereich des Flughafens zu erhalten?

Zur Erklärung: Je rauer eine Oberfläche ist, desto stärker treten lokale Immissionsschwerpunkte auf. In der Vergangenheit haben die Modelle eine freie Ausbreitung zugrunde gelegt

und sind davon ausgegangen, dass der Erdboden plan ist. In die neueren Modelle kann man entweder die Siedlungsstruktur in Form von kleinen Klötzchen mittels eines simulierten Windkanals, also einer simulierten Vektorrechnung, aufnehmen oder die Rauigkeit der Oberfläche etwas gröber bestimmen, die den Wind beeinflusst und eben zu lokalen Erhöhungen oder Verminderungen der Immissionsbelastung führt. Je größer man ein Untersuchungsgebiet auswählt, desto mehr gehen unbebaute Gebiete in den Rauigkeitskoeffizienten hinein – das ist in diesem Fall sicherlich so – und desto geringer werden lokale Spitzenbelastungen, die unter Umständen auftreten könnten. Wenn wir jetzt ein Untersuchungsgebiet von 13 km mal 13 km haben, wird sich der Rauigkeitskoeffizient wahrscheinlich wesentlich geringer darstellen, als wenn man ein kleineres Gebiet angenommen hätte, das stärker besiedelte Bereiche umfasst. So besteht im Nahbereich die Gefahr, dass die Immissionsspitzen unterschätzt werden, weil der Rauigkeitskoeffizient wahrscheinlich ziemlich niedrig ist. Darauf zielt meine Frage, inwieweit die Übereinstimmung des Rauigkeitskoeffizienten im Nahbereich mit dem Rauigkeitskoeffizienten für das 13 km-mal-13 km-Untersuchungsgebiet überprüft worden ist.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Bahmann.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Wir haben einen repräsentativen Koeffizienten für das gesamte Gebiet angesetzt.

(Dagmar Vogt-Sädler [Stadt Neuss]: Das halte ich insgesamt für den Nahbereich für fraglich!)

in Ihren Ausführungen müssten Sie eigentlich noch viel stärker differenzieren. Es ist ja nicht so, dass ich diese Thematik nicht kennte. Sie müssen das ganz sicherlich nach Quellhöhe stark differenzieren. Die Quellhöhen, die hier relevant sind, liegen alle unten; denn die höchsten Konzentrationen werden am Grenzzaun produziert. Das sind schon einmal wichtige Faktoren. Ihre Argumentation ist dann richtig, wenn es beispielsweise um ein Hausbrandkataster mit mehreren Höhen bis vielleicht 40 m geht. Bei der örtlichen Verteilung solcher Emissionen ist das von größerer Bedeutung.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Tut mir Leid, dem kann ich mich nicht anschließen; denn je niedriger die Quellhöhe ist, desto stärker ist der Einfluss von modifizierenden Hindernissen auf die Ausbreitung. Bei niedrigen Quellhöhen kommen Abschirmwirkungen dazu; es spielt die Rauigkeit der Oberfläche eine wesentlich größere Rolle als bei Emissionsquellen, die relativ hoch liegen. So ist, grob gesagt, die Beziehung.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Danke sehr, Frau Vogt-Sädler. – Jetzt hat Herr Lutter das Wort.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ich hatte eben noch folgenden Einwand: Es ging in der letzten Woche um die Windrichtungen; es ging um knapp 80 % Westwind und etwa 22 % Ostwind.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Falsch!)

Ist denn die Windrichtung eigentlich bei den Schadstoffemissionen berücksichtigt worden, die am Flugplatz Mönchengladbach entstehen? Der Wind treibt sie ja nach Willich-Schiefbahn hinüber, wo ich mit meiner Familie nun einmal wohne. Ist das mit drin? Sie hatten ja eine Fläche von 13 km mal 13 km. Aber ursächlich war genau auf der Start- und Landebahn der Anteil der Schadstoffe am höchsten.

RA Prof. Dr. Heribert Johlen (Antragstellerin):

Weil dieses Thema schon einmal eine Rolle gespielt hat, möchte ich nur Folgendes noch einmal klarstellen, damit wir nicht von falschen Tatsachen ausgehen: Es ist richtig, dass ursprünglich hier einmal gesagt worden ist, dass wir hier 20 % Ostwind und 80 % Westwind haben. Das ist im Laufe der Diskussion aber – daran werden Sie sich sicherlich erinnern – dahin gehend klargestellt worden, dass wir gesagt haben, es gehe um Windverhältnisse, die zu knapp 80 % Starts und Landungen in Richtung Westen und zu gut 20 % in Richtung Osten gestatten. Das sind zwei ganz verschiedene Dinge.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ich habe Sie hatte eigentlich gar nicht gefragt, Herr Prof. Johlen. Vielmehr geht es darum: Wir wohnen da. Es gibt Westwind, den wir das ganze Jahr über spüren. Gelegentlich gibt es auch Ostwind oder Südostwind, wie wir ihn im Moment haben. Inwieweit ist berücksichtigt, dass die Schadstoffe vom Westwind – dabei spielt gar keine Rolle, ob er zu 60 % oder zu 80 % auftritt – zu uns herübergeweht werden? Wir werden auf jeden Fall mehr belastet, weil wir häufig starken Wind haben. Aber lassen wir das; es war nur meine Frage. Wir wissen, dass es so ist, wie ich hier annehme.

Dann hätte ich gern einmal – –

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Bahmann möchte antworten.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Eine Einteilung in West- und Ostwinde ist natürlich sehr vereinfachend. In dem Gutachten ist eine Windrose abgebildet, die zeigt, welche Häufigkeit der Windrichtungen in einer 10°-Ein-

teilung in dem Modelljahr vorliegen. Das Modelljahr ist ja auch als ein repräsentatives Jahr selektiert worden, weil es eben die Verhältnisse im Mittel wiedergibt. Wir haben also zwei Windhäufigkeitsspitzen: Eine ist Südwest und eine ist Südsüdost. Die einfache Einteilung nach West und Ost ist natürlich auch im Modell nicht berücksichtigt, sondern dort gehen die Windrichtungen in einer 36-teiligen Windrichtungsskala ein. Die ganze Windrose ist also in 36 verschiedene Windrichtungen aufgeteilt. Die Windgeschwindigkeit geht in neun verschiedenen Stufen und die Turbulenz in sechs verschiedenen Stufen ein. Wenn Sie dies miteinander multiplizieren, bekommen Sie abzüglich gewisser Definitionsmengen etwa 1.500 verschiedene meteorologische Situationen. Diese 1.500 Situationen sind alle in ihrer tatsächlichen repräsentativen Häufigkeit berücksichtigt. Insofern ist das eine Antwort auf Ihre Frage: Weil für jeden Punkt, an dem Sie sich im Untersuchungsgebiet befinden, die repräsentativen Verhältnisse der Meteorologie ausgerechnet sind, ist auch bekannt, wie sich die Schadstoffe entsprechend den meteorologischen Bedingungen ausbreiten und verdünnen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Lutter.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Es war zwar immer noch nicht die exakte Antwort Ja oder Nein; aber wir haben es vernommen. Danke schön.

(Folie)

Aber jetzt einmal zu einem Bild – das ist sicherlich eine Fotomontage; so dicht können Flugzeuge nicht nebeneinander fliegen –: Sie sehen eine vierstrahlige und eine zweistrahlige Maschine. Dieses Foto, das am letzten Wochenende in der Zeitung war, zeigt bemerkenswerte Dinge. In dem Zeitungsartikel sagt der Chef der Lufthansa, dass bei Warteschleifen soundso viele Tonnen Kerosin ungenutzt in der Atmosphäre verbrannt würden. Das aber nur nebenher; er hat natürlich Recht. Die Mengen an Erdöl werden auf dieser Erde immer weniger. Jetzt aber zu dem Foto selbst: Das sieht nach blauem Himmel aus, auch wenn es in der Projektion nicht so richtig herauskommt.

Hierzu gibt es grundsätzliche Vorbemerkungen – das wissen Sie alle –, das ist eigentlich völlig normal. Wir leben auf dieser Erde und haben eine Lufthülle um unsere schöne Erde. In der Lufthülle haben wir etwa 22 % Sauerstoff, den wir Lebewesen, die eine Lunge haben, brauchen. Wir Menschen brauchen Sauerstoff beispielsweise auch zur Verbrennung. Dann haben wir noch einen Anteil von 77, 78 % Stickstoff und ein paar andere Stoffe in der Atmosphäre: Argon, Neon und natürlich Schadstoffe, die beim Verbrennen von irgendwelchen Brennstoffen ausgestoßen werden.

Ich komme darauf, was diese Schadstoffe eigentlich bewirken. Wir reden von Abgasen; aber eigentlich sind es die Schadstoffe, die im Abgas enthalten sind. Es klang eben schon an: Es

gibt CO bei der Verbrennung; egal, was Sie verbrennen, ob es Holz, Braunkohle, Steinkohle oder flüssige Brennstoffe sind, Sie haben immer CO. Im Körper geht CO über die Lunge sofort in die Blutbahn, als ob es gereizt wäre. Wenn Sie die entsprechende Konzentration aufgenommen haben, dann sind Sie in 30 Minuten tot. Das weiß jeder Automechaniker. Aber inzwischen gibt es ja einen Katalysator. Deswegen ist es kaum noch möglich, sich in der geschlossenen Garage umzubringen; es gibt kaum noch CO im Abgas.

Dann gibt es noch CH oder HC. Die Erdölvorräte sind Kohlenwasserstoffe in verschiedener Zusammensetzung. Wenn man dieses Zeug verbrennt – egal, ob im Ofen oder im Triebwerk oder im Motor oder sonst wo –, bleiben noch ein paar Reste über, die natürlich in die Atmosphäre gehen. Seit einigen Jahren werden sie aufgrund der guten Abgasvorschriften reduziert. Aber wenn wir sie über die Schleimhäute – über die Nase, über die Lunge – aufnehmen, dann gibt es, wenn zu viel davon da ist, Krebs. Man kann sich aussuchen, wo er auftreten soll.

Dann bleibt noch eine Verbindung im Abgas, die wir Stickoxide oder NO_x nennen. Das X steht für die unterschiedlichen Wertigkeiten; aber das spielt hier keine Rolle. Das geht natürlich auch über die Lunge und ist krebserregend. Aber jetzt kommt es mit dem schönen Wetter, weswegen ich darum gebeten hatte, das Foto noch stehen zu lassen: Bei hoher Sonneneinstrahlung bildet sich daraus Ozon, O_3 . Bei dem Autoverkehr, den wir hier haben, warten wir hier schon auf Ozonwarnungen. Irgendwann wurde dafür ein Grenzwert von 180 mg, glaube ich, festgelegt. Bei Überschreitung dieses Wertes darf nur noch ein Auto mit Katalysator oder gar nichts mehr fahren. Das Ozon ist in der Atmosphäre wichtig, also dort, wo die Flugzeuge fliegen, wohingegen es am Boden sehr giftig ist.

Die Flugzeuge, die in 12.000 m Höhe herumfliegen, zerstören die Ozonschicht und sorgen auch dafür, dass die Kondensstreifen und die anderen Abgase da oben bleiben. Sie hören immer wieder das Wort Treibhauseffekt. Im Moment sind wir mittendrin. Experten sagen, dass wir das nicht mehr rückgängig machen können. Es wurde angeführt, was eigentlich mit unseren Kindern sei. Ich würde sagen: Na ja, wir haben die Freiheit am Himmel und überall.

Nun zu dem, was zu Simulationen und Berechnungen usw. gesagt wurde: Man kann es ganz einfach ausdrücken. Wenn man 1 kg Brennstoff mit einer bestimmten Menge Luft vermischt, dann kann man berechnen, wie viele Schadstoffe freigesetzt werden. Das hängt in der Zusammensetzung davon ab, wie viel Luft und wie viel Brennstoff man hat; da unterscheiden sich die Brennstoffe ein bisschen. Was übrig bleibt, ist Asche oder Ruß. Im Moment wird sehr viel und sehr häufig davon geredet, die Corneliusstraße in Düsseldorf – ich habe einmal in einer Parallelstraße ein paar Jahre gewohnt – sei das Maß aller Dinge. Allerdings wird dabei von Feinstaub geredet. Warum redet man nicht über das, was es eigentlich ist, beispielsweise Ruß? In Fachkreisen ist bekannt, dass Ruß in unterschiedlichen Größen vorkommen kann. Die Dieselmotoren in Lastwagen erzeugen Ruß in grobflockiger Form, auch wenn er immer noch winzig aussieht. Durch die moderne Dieseleinspritztechnik erzeugen wir

den Feinstaub oder, besser gesagt, feinere Rußpartikel. Giftig ist beides. Die groben Partikel gehen mehr in den Magen, die feinen in die Lunge. Dann können Sie sich aussuchen, ob Sie Lungenkrebs oder Magenkrebs haben wollen.

Die Amerikaner waren bei der Schadstoffreduzierung bei Automobilen natürlich Vorbild. Wir haben das in Deutschland peu à peu übernommen. Aber die Schweizer und Österreicher waren ein bisschen fortschrittlicher. Ich saß häufig mit Experten aus der Schweiz zusammen. Irgendwie kamen wir darauf, warum Gärtner, die an der frischen Luft sind – beispielsweise im Hofgarten oder in sonst einem Park – eigentlich an Lungenkrebs sterben. Es klang eben an. Wir haben an den Autos und an den Flugzeugen Reifen, die schwarz sind. Früher gab es Weißwandreifen. In diesen Reifen sind Rußanteile. Dort, wo viele Autos fahren, bekommen die Gärtner von dem Rußabrieb der Reifen Lungenkrebs oder vielleicht auch Magenkrebs. Das nur am Rande!

Zu dem Wasserdampf, der hier bei den Flugzeugen in der Höhe gezeigt wird: Ich habe eine Dokumentation von 1992/93, in der es darum ging, Düsenflugzeuge grundsätzlich zu verbieten und stattdessen nur noch Propellerflugzeuge, Turboprops, zuzulassen und die Höhenlage über 10.000 m nicht mehr zu befliegen. Vielmehr sollte man in 7.000, 8.000 oder höchstens 9.000 m Höhe bleiben, damit die Schadstoffe nicht in die obere Atmosphäre eingetragen werden. In 12.000 m Höhe ist dies eben klimaschädlich. Aber es dauert alles eine Zeit, bis die Leute, die wir gewählt haben, so etwas wissen. Inzwischen sind sie vielleicht gar nicht mehr an der Regierung. Die Experten bemühen sich, das klarzustellen. Aber im Moment ist je höher desto besser, weil der Treibstoffverbrauch da oben ein bisschen niedriger ist.

Was habe ich vergessen? Schwefelanteile im Kraftstoff hängen davon ab, wo das Erdöl gefördert wird. Manchmal stinkt es auch ein bisschen. Das stinkende Zeug kam aus Rumänien; unsere Kollegen in der DDR und im Ostblock haben erfahren, dass deren Kraftstoffe in den Motoren besonders stark anrücklich waren.

Aber jetzt habe ich noch ein paar Unterlagen; das sieht nur so viel aus, ist aber gar nicht so viel. Im Moment überschlagen sich alle, wenn es darum geht, Dieselfilter einzubauen. Wir hatten mit der Firma, in der ich gearbeitet hatte, sehr häufig Kontakte zu Frankreich. Ich muss vorausschicken, dass in der Bundesrepublik von der Technik her Autos mit größeren Motoren und mehr Leistung gebaut wurden; da waren die Franzosen ein bisschen hinterher. Inzwischen haben sie uns aber dreimal überholt, was die Schadstoffreduzierung angeht.

(Folie)

„Harnstoff in den Tank hinein.“ Die Franzosen haben auch schon serienmäßig ein Rußfilter in ihre Autos eingebaut. Hier wird jetzt über Nachrüsten, Steuerreduzierung und weiß Gott was gestritten. Das haben unsere Politiker ganz einfach verpennt oder sie wollten nicht wahrhaben, dass dieser Ruß schädlich ist. Aber dies hing auch damit zusammen, dass man die

Einlassdrücke bei Dieselmotoren sehr erhöht hat. Da war die Folge dann eben der Feinstaub, also feiner Ruß.

(Folie)

Wenn es dunkel ist, sehen wir alle schwarz; wenn es etwas Schwarzes ist, kann es Ruß sein. Es gab eine Methode, den Rußanteil aus dem Auspuff oder aus Verbrennungsmotoren zu bestimmen. Hier sehen Sie verschiedene Proben: ganz oben links weiß und rechts daneben schwarz. So kann man aus den Abgasen den Anteil herausziehen und dann bestimmen, wie hoch der Rußanteil ist. Das ist wie bei Briefmarken, auch da gibt es ja jede Menge Farben; ich habe einmal eine Briefmarkensammlung geerbt und mich gewundert, wie viele unterschiedliche Farben es da gibt. Für die Bestimmung des Rußanteils gibt es auch Messgeräte, die ich Ihnen gleich noch zeigen werde.

(Folie)

Es gibt aber auch eine andere Messmethode, die auch auf Flughäfen angewandt wird, um zu bestimmen, wie viele Schadstoffe vorhanden sind. Durch dieses Rohr schickt man von der einen Seite einen Lichtstrahl, auf der anderen Seite guckt man, wie viel Licht ankommt. Dann kann man berechnen und feststellen, wie viele Rußpartikel darin sind. Später, als die AU, die Abgasuntersuchung, für Dieselfahrzeuge eingeführt wurde, hat man sich darüber gestritten; man kann aber tatsächlich den Anteil an Ruß feststellen. Es hängt natürlich davon ab, wie viel Wasserdampf noch im Abgas ist. Aber das ist eine andere Seite; man wird ja bei warmem Motor messen.

(Folie)

Nun habe ich meinen Kollegen, der am Messen war, doch nicht mitgebracht. Gut, hier zeige ich Ihnen kurz, was ein Rußfilter oder ein Katalysator ist. Das ist so ein wabenförmiges Gebilde, rund oder eckig. Stellen Sie sich eine Bienenwabe vor; so ähnlich ist auch so ein Ding aufgebaut. Das Abgas wird da durchgeschickt, wenn es ein Otto-Motor ist. In diesem Katalysator ist einiges an Edelmetallen aufgetragen, beispielsweise Platin, Rodium und Palladium. So sieht so ein Ding aus; es sitzt irgendwo unter dem Fahrzeugboden. Hierbei sind die Öffnungen durchgängig. Es geht also Abgas von vorne bis hinten durch.

(Folie)

Schon seit 20 Jahren hat man sich damit befasst, wie man den Ruß herausfiltern und anschließend beseitigen kann. Hier sehen Sie ein Rußfilter, wie es für Lastwagen und Automobile vorgesehen ist. Da sind die Öffnungen, die ich eben gezeigt habe, nicht durchgängig, sondern teils hinten verschlossen, teils offen. Da muss sich das Abgas mit den Rußanteilen durch die poröse Wand quälen, wo der Ruß dann hängen bleibt. Irgendwann ist dann das Filter verstopft. Deswegen gibt es daran irgendwo einen Brenner. Wenn das Fahrzeug mel-

det, das eine Filter sei verstopft, dann fängt der Brenner zu arbeiten an und dann wird ganz einfach der Ruß abgebrannt. Deshalb hat man auch zwei solche Rußfilter vorgesehen; man fährt einen Monat mit dem linken und einen Monat mit dem rechten. Irgendwer sagte ganz böse, es seien schon einmal zwei Autobusse abgebrannt, in denen diese Dinger waren. Im Versucht kann so etwas in der Tat passieren. Aber das ist eigentlich nicht das Thema.

(Folie)

Ich habe es vorhin schon angedeutet: Es waren Simulationen, es wird gerechnet und gerechnet. Wir mussten messen und die Firma, bei der ich beschäftigt war, hat große Messanlagen erstellt. Irgendwann wurden sie nach Brasilien geliefert, weil dort ein Werk für Lastwagen war. In Brasilien mussten die Lastwagen über einen Rollenprüfstand fahren und da wurde gemessen, wie viel Ruß und wie viele Schadstoffe ein solcher Lastwagen erzeugt. Das waren Lizenzproduktionen aus Deutschland. In Brasilien hatte man also die Teststände; erst heute hat man sie für Lastwagen auch in Deutschland.

(Folie)

Um einmal ein Verhältnis zu den Drücken, die bei PKWs jetzt unter der Motorhaube herrschen, zu gewinnen, zeige ich hier ein Einspritzsystem für einen Dieselmotor; da gehen maximal 1.800 Bar durch die Leitung. Mit diesem Druck wird der Kraftstoff in den Motor gespritzt. Aber das nur am Rande.

(Folie)

Ich sagte, es komme auf die Mischung an. Je nach dem Mischungsverhältnis beim Verbrennen von irgendwelchen Stoffen gibt es mehr oder weniger Schadstoffe, die für unsere Gesundheit gefährlich sind. Dazu zählen auch die Partikel: Ruß, Bleianteile und was sonst noch eventuell im Kraftstoff sein könnte, das nicht in gasförmigen Zustand umgewandelt werden kann. Hier sehen Sie ein Diagramm für die Zusammensetzung von Luft und Kraftstoff, wo Kilogramm auf Kilogramm gerechnet wird. Für 1 kg Brennstoff brauchen Sie 14 bis 18 kg Luft, bei Dieselmotoren sind es sogar 18 bis 20 kg, weil die ja so schön sparsam sind.

(Folie)

Wir reden hier immer von Kerosin. Wenn man Erdöl von irgendwo nach Duisburg oder Gelsenkirchen bringt, dann macht man dort aus diesem Erdöl alles Mögliche, unter anderem Benzin, Dieselmotorkraftstoff und Petroleum. Kerosin ist eigentlich nichts anderes als Petroleum. Ich erinnere mich, dass ganz früher, als ich noch ziemlich klein war, die Lanz-Bulldogs auf der Kirmes stinkend mit Petroleum herumfahren. Petroleum verhält sich beim Verbrennen genauso wie jeder andere Kraftstoff auch.

(Folie)

Eine Broschüre vom Flughafen Düsseldorf: Auch da sind hinter dem Flugzeug die Kondensstreifen zu sehen. Da wird immer von globalen Problemen gesprochen. Es wird allgemein verkannt, dass wir mit der Klimaerwärmung schon sehr weit sind, was nicht mehr zurückgenommen werden kann. Man kann sich vielleicht nur noch ein bisschen davor schützen; aber das war es dann auch. Vorhin wurde hier ein bisschen über Luft und Windrichtungen gesprochen. Bei der Betrachtung der Wetterbedingungen in Europa hat man festgestellt, dass die Unwetter mit großen Regenmengen mehr aus Südwest oder Süd über die Alpen kommen. Dann regnet es erst hinter den Alpen herunter. Achten Sie nächstens einmal darauf, wenn, wie es erst in den letzten Wochen war, München wieder unter Wasser steht. Beim letzten Mal zog das Unwetter weiter in Richtung Tschechien und Polen. Inzwischen kommen die Unwetter also aus Süden und nicht mehr von England oder Frankreich.

(Folie)

Das sind jetzt auch wieder Unterlagen vom Flughafen Düsseldorf. Tatsächlich werden überall die Schadstoffwerte festgestellt. Aber das wird beim Starten und Landen ja nur bis zu einer bestimmten Höhe gemessen. Auch das, was die Fahrzeuge beim Rollverkehr am Flughafen emittieren, wird gemessen. Aber was ab 3.000 m Höhe passiert, kann man nicht feststellen. Da kommt wieder das zum Tragen, was ich eben sagte: Ein Flugzeug verbraucht 20.000 l Kerosin. Da gibt es eine einfache Rechenformel, die besagt, die und die Menge Treibstoff, die verbrannt wird, ergibt die und die Menge Schadstoffe. Sie hängen dann irgendwo und kommen auch irgendwo herunter. Wir müssen sie dann einatmen, ob wir wollen oder nicht.

(Folie)

Noch eine Tabelle mit den Schadstoffen! Ich hatte Ihnen einige der wichtigsten genannt, die allesamt für uns Lebewesen mit unserer Lunge und unserem Nahrungsaufnahmesystem ganz einfach schädlich sind, egal, woher sie nun kommen. Deswegen sage ich noch einmal, dass Neersen mit seinem Kindergarten und der Schule so dicht am Flugplatz Mönchengladbach liegt. Hier ist wieder die Windrichtung beim Landen oder Starten wichtig. Ich erinnere mich, welche Rauchschwaden früher einmal eine Caravelle oder eine viermotorige russische Maschine beim Start hinter sich her zog. Oder denken Sie nur daran, wie die Militärflugzeuge qualmten und was die an Ruß ausstießen, wenn sie beispielsweise von Brüggen-Elmpt hoch gegangen sind. Das alles bleibt nicht da oben, das kommt alles herunter. Wir müssen es aufnehmen, sei es, direkt oder über die Milch der glücklichen Kühe, die da das Gras fressen. Da war ja erst in der vorletzten Woche etwas. Was passiert eigentlich mit den Schadstoffen, dem Futter und den Nahrungsmitteln, die wir von da bekommen? Oder der Bauer kann es nicht mehr verkaufen, weil es niemand haben will. Dann geht er natürlich auch pleite.

(Folie)

Wir haben in Mecklenburg-Vorpommern an der Ostsee Urlaub gemacht; da oben ist es wunderschön. Wir haben uns gewundert, dass es dort so viele gelbe Landflächen gibt. Das war alles Raps, aus dem man Bio-Diesel und anderes machen kann. Für Bio-Diesel kann man beispielsweise auch Kartoffeln nehmen. Als ich 16, 17 Jahre alt war, hat man aus Kartoffeln Schnaps gebrannt; wir haben Korn genommen. Das war die beste Qualität im ganzen Sauerland, muss ich sagen. In Brasilien, wo es große Landflächen gibt, baut man Zuckerrohr an, aus dem man ebenfalls Treibstoff für die Autos macht. Es gibt alle möglichen Arten, Treibstoff herzustellen. Hier in der Bundesrepublik ist Rapsöl, also Dieselkraftstoff aus Raps, steuerbegünstigt. Das ist zwar in aller Munde, aber man bekommt relativ wenig, weil die Flächen ganz einfach zu klein sind, um die Riesenmengen, die erforderlich wären, anzubauen.

(Folie)

Wenn man Rapsdiesel verbrennt, sind die Schadstoffe wesentlich geringer, als wenn man Kraftstoff aus Erdöl verbrennt. Deswegen wurde vor einigen Jahren diese Broschüre herausgegeben: Fahr doch lieber Diesel aus Rapsöl!

Die anderen Folien erspare ich habe Ihnen. Eines wollte ich hier aber noch bringen: Wenn Sie wieder einmal mit Ihrem Auto – wer fährt nicht Auto?; es gibt tatsächlich Leute, die keines haben – zur AU oder zum TÜV, also zur Hauptuntersuchung, müssen, dann gucken Sie doch einmal, wie da gemessen wird. Da gibt es einen schönen Messschrank – es geht fast alles vollautomatisch – und eine Messsonde, die mindestens 30 cm in den Auspuff eingeführt wird. Bei Flugzeugen geht das aber nicht. Man könnte natürlich in 3, 4 m Entfernung messen; das wird man auch tun. Deswegen sind die Messergebnisse, die uns hier immer vorgeführt werden, verfälscht, weil alles mit frischer Luft vermischt wird. Die Messgeräte, die es für die Kfz-Untersuchung gibt, werden auch geeicht. Inzwischen gibt es Eichgase. Bei den ersten Messgeräten haben wir ganz einfach den Schlauch abgezogen, der aus dem Auspuff kam, und einen Moment gewartet. Dann war das Gerät mit der Luft in der Werkstatt geeicht. So ähnlich ist es auch mit dem, was hinter einem Flugzeugtriebwerk am Boden oder bis 300 m Höhe gemessen wird.

Als ich um die 50 war, habe ich mich gewundert, dass ich auf einmal im Frühling eine tiefende Nase, brennende Augen usw. hatte. Ich ging zum Augenarzt und habe etwas dagegen bekommen. Das konnten meine Augen aber nicht vertragen. Auf einer Fahrt nach Stuttgart bin ich in Heilbronn von der Autobahn abgefahren und noch einmal zum Augenarzt gegangen. Den Kurs, den ich abhalten wollte, konnte Gott sei Dank ein anderer machen. Mein anderer Augenarzt in Krefeld sagte, dass meine Augen das nicht hätten vertragen können, weil ich einmal eine Verletzung hatte. Dann sagte er, dass es eine Pollenallergie sei: Wir haben Frühling, da fliegt so viel Zeug herum. Wir haben nun einen Haselnussbusch bei uns stehen, der als Erster zu blühen beginnt. Dann geht es mit Gräsern, Blüten usw. weiter.

Was hat das eigentlich mit den Schadstoffen aus Motoren zu tun? Auch da waren es wiederum unsere französischen Freunde, die viel mehr erforscht und nachgedacht haben. In dem Moment, in dem Ruß in der Luft ist – egal, ob feiner oder ein bisschen gröberer Ruß – und Pollen von Gräsern oder weiß Gott was dazu kommen, gehen Ruß und Pollen miteinander eine Verbindung ein. Die Wirkung der Pollen wird 20 bis 25-mal verstärkt, wenn sich Rußpartikelchen angehängt haben. Deswegen gibt es im Frühling immer mehr Allergien. Es gibt natürlich jede Menge Mittelchen dagegen. Trotzdem werden die von Schadstoffen ausgelösten Allergien weiter zunehmen.

Noch eine Randbemerkung: Wäre Herr Beckers von der Bundesvereinigung gegen Fluglärm hier, würde er in seiner Art vielleicht sagen, es sei ungeheuerlich, wie Volksvertreter mit der Gesundheit der Menschen umgehen. Wir sind die Menschen und wir wählen die Volksvertreter. Aber es geht nicht an, dass bestimmte Dinge jahrelang verschleppt werden, obwohl man nur über den Zaun nach Frankreich, Österreich oder die Schweiz zu gucken brauchte, wo die Dinge mit dem Ruß schon viel früher angefasst wurden. In der Schweiz wurde nur ein Personenwagen einmal gebaut, ein Luxusmodell; ich weiß nicht, ob es das noch gibt. Österreich hat im Prinzip auch keine Autoproduktion, sieht man von ein paar Lastwagen ab. – Das war es zum Nachdenken. Schönen Dank fürs Zuhören.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Vielen Dank, Herr Lutter. Ich hoffe, Sie kassieren jetzt von uns keine Studiengebühren.

(Heiterkeit)

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ich weiß nicht, wie hoch die bei Ihnen wären. Man braucht nur einmal die Liste der IHK anzusehen, was die an Gebühren nehmen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Die neue Landesregierung ist ja noch nicht in ihr Amt eingetreten. Vielleicht haben wir bis dahin noch die Chance.

Herr Schäfer, eine Anmerkung für Sie: Der Stenograf kann bis kommenden Montag, dem 27. Juni, den Auszug liefern. So ist Ihrem Begehren dann auch entsprochen.

Es ist jetzt 13:14 Uhr. Ich sehe keine Wortmeldungen mehr. Deswegen würde ich gerne in die Mittagspause eintreten. – Aber bitte sehr, Frau Vogt-Sädler.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Ich wollte nur noch einmal auf folgenden Sachverhalt hinweisen: In dem lufttechnischen Gutachten werden als Beurteilungswerte die Werte der mittlerweile nicht mehr rechtsgültigen TA Luft herangezogen. Das kann natürlich nicht sein. Die rechtgültigen Werte der TA Luft entsprechen den Werten der 22. BImSchV.

Ich habe dann noch eine Frage bezüglich der Ermittlungen von NO₂. Ist es richtig, dass Sie bezüglich NO₂ abweichend von der TA Luft einen Umwandlungsfaktor von 0,6 statt von 0,8 zugrunde gelegt haben?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Bahmann.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Gehen wir einmal der Reihe nach vor: Sagen Sie mir erst einmal, was da mit der TA Luft nicht richtig ist! Sie haben jetzt eine Behauptung in den Raum gestellt; das möchte ich genauer wissen.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Sie haben bei den Tabellen, in denen Sie die Beurteilungswerte nach TA Luft zitiert haben, die TA Luft 1986 zitiert, die mittlerweile nicht mehr gültig ist. Jetzt ist eine novellierte TA Luft rechtsgültig, die als Beurteilungswerte die gleichen Werte wie die 22. BImSchV zugrunde legt.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Wir haben die gültigen Werte zugrunde gelegt. Sie sehen das daran, dass wir auch die EU-Richtlinie entsprechend herangezogen haben, die danach in der 22. BImSchV umgesetzt worden ist. Im Übrigen sind wir nicht verpflichtet, die TA Luft überhaupt heranzuziehen. Ich habe es vorhin erläutert. Der Flughafen unterliegt an sich nicht der TA Luft. Wenn wir es trotzdem machen, so im Rahmen eines Erkenntnisgewinns, aber nicht, weil wir dazu verpflichtet wären. Insofern können Sie das nicht immer als ein Muss heranziehen.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Ich habe eben noch einmal Akteneinsicht genommen und festgestellt, dass Sie in Ihrem lufthygienischen Gutachten die Beurteilungswerte der TA Luft von 1986 zitiert haben.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Dass ich etwas zitiere, ist doch noch nicht illegal, oder?

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Das sind aber nicht mehr die rechtsgültigen Grenzwerte, weil wir mittlerweile eine Novellierung der TA Luft haben. Insofern weist das Gutachten einen formellen Fehler auf. Ich kann Ihnen gern das Gutachten holen und die entsprechende Tabelle zitieren. Aber ich denke, das bringt uns hier nicht weiter.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Weiterbringen würde es uns, wenn Sie das komplett zitierten. Wir haben nämlich die EU-Tochterrichtlinien entsprechend angewandt und damit die Novellierung der 22. BImSchV vorgezogen. Ich käme heute zum exakt selben Ergebnis. Dass ich eine TA Luft 86 zitiere, hat nichts damit zu tun.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Sie können doch keine veralteten Rechtsvorschriften in Ihren Gutachten zitieren.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Ich habe Ihnen gerade erläutert, dass diese Rechtsvorschrift für Flughäfen überhaupt keine Verbindlichkeit hat.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Aber wenn Sie irgendetwas zitieren, dann zitieren Sie doch die gültige und nicht eine veraltete Vorschrift.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Den Meinungs austausch haben wir gehört.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Wir schauen uns die Stelle gleich gemeinsam an. Sagen Sie mir, worauf Sie Bezug nehmen, und dann bekommen Sie eine entsprechende Antwort.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Soll ich jetzt das lufthygienische Gutachten holen?

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Das können wir auch nach der Mittagspause machen.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Gut, das machen wir nach der Mittagspause. – Dann habe ich, wie gesagt, noch eine Frage zu der Ermittlung von NO₂. Können Sie bitte genau erklären, wie Sie die Umwandlungsfaktoren von NO_x zu NO₂ ermittelt haben?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

NO_x zu NO₂ mit einer Umwandlungsrate von 60 %.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

In der TA Luft und allgemein ist 0,8 Stand der Technik, also 80 %.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Das können Sie mir gerne einmal zeigen, wo 0,8 steht.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Es ist so.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Das reicht mir nicht, tut mir Leid.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Normalerweise ist der Umwandlungsfaktor 0,8. Sie haben sich in Ihrem Gutachten auf eine verminderte Umwandlungsrate aufgrund von hohem Ozondargebot bezogen und haben das für das gesamte Jahr zugrunde gelegt. Das halte ich für methodisch nicht angemessen, vor allen Dingen deswegen, weil dann vor dem Hintergrund der 2010 verschärften NO₂-Langzeitbelastung meiner Ansicht nach das Rechenergebnis zu geringeren NO₂-Werten führt, sodass Sie auf der günstigsten Seite liegen und Ihre Rechnung nicht einer pessimalen Betrachtungsweise entspricht.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Also gehen wir in folgender Reihenfolge vor: Sie zeigen mir, wo 0,8 anzuwenden ist, und dann werde ich dazu Stellung nehmen.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Ich glaube, es ist ganz sinnvoll, dass wir nun eine Pause machen. Es ist jetzt 13:19 Uhr. Ich unterbreche die Erörterung für eine Mittagspause bis 14:20 Uhr.

(Unterbrechung von 13:19 Uhr bis 14:27 Uhr)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Wir fahren mit der Erörterung fort. Es ist jetzt 14:27 Uhr. Wir machen mit dem Tagesordnungspunkt Schadstoffemissionen weiter. Vor der Pause hatten wir einen Dialog zwischen Frau Vogt-Sädler und Herrn Bahmann unterbrochen. Allerdings sehe ich Frau Vogt-Sädler im Moment nicht mehr im Publikum. – Sie kommt, wir warten auf sie. – Sie können noch einmal in das Gespräch mit Herrn Bahmann einsteigen.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Ich hatte aus rein formellen Gründen zwei Sachverhalte bemängelt.

(Folie: Gutachten, Titelseite)

Zunächst einmal ging es um die Frage, ob die zum Zeitpunkt der Gutachtenfertigstellung aktuellen Beurteilungskriterien genannt wurden. Sie sehen hier das Gutachten, erstellt am 15. November 2002. Dann führt das Gutachten aus:

Die in der TA Luft ... in der derzeit noch gültigen Fassung genannten Immissionswerte ...

Hier wird auf die TA Luft 1986 mit den deutlich erhöhten Jahresmittelwerten für Stickstoffdioxid Bezug genommen. Das ist also, wie gesagt, die alte TA Luft. Die neue TA Luft ist meines Wissens – ich kann es jetzt so schnell nicht überprüfen – am 1. Oktober 2002 in Kraft getreten. Das heißt, zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Gutachtens galt die neue TA Luft. Auch hat der Gutachter keinen Bezug zu der ebenfalls zum damaligen Zeitpunkt gültigen 22. BImSchV hergestellt; er bezieht sich nur auf die 23. BImSchV, die für Verkehrsanlagen gilt. Er hat allerdings die Werte der EG-Tochterrichtlinie genannt, die in die 22. BImSchV übernommen worden sind.

Das sind meiner Ansicht nach Unstimmigkeiten in dem Gutachten, die sechs Wochen nach In-Kraft-Treten der entsprechenden Rechtsgrundlagen eigentlich nicht mehr auftauchen dürfen, sondern überarbeitet werden müssten. Inwieweit dies ein verfahrenstechnischer Mangel ist, vermag ich nicht zu beurteilen, da ich keine Juristin bin.

Zum Zweiten komme ich noch einmal auf die Umwandlungsfaktoren zu sprechen.

(Folie: Gutachten, Abbildung 8-1, Seite 37)

Dazu sagte der Gutachter soeben, dass durchgängig ein Umwandlungsfaktor von NO_x zu NO_2 von 60 % gerechnet worden sei. Dies trifft nicht zu. Dieser Umwandlungsfaktor von 60 % ist lediglich bei NO_x -Belastungen von $\leq 50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gerechnet worden. Das heißt, der Gutachter ist davon ausgegangen, dass von den emittierten NO_x , also Gesamtstickoxiden, 60 % in NO_2 umgewandelt werden. Bei Konzentrationen von über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ hat der Gutachter eine Kurvenberechnung zugrunde gelegt, die hier dargestellt ist. Diese Kurvenberechnung

nung beruht auf einem Umwandlungskoeffizienten zwischen 40 und 15 %, wie ich schätze, vielleicht auch von 17 %. Das heißt, der Gutachter geht von der Prämisse aus, dass je nach NO_x-Angebot lediglich zwischen 17 und 40 % in NO₂ umgewandelt werden, was dann nach TA Luft bzw. 22. BImSchV die wirkungsbestimmende Komponente ist.

Die hier dargestellte Kurve stützt sich auf Messungen, die im Zusammenhang mit der Startbahn West für den Flughafen Frankfurt durchgeführt wurden. Das steht auf Seite 36 des Gutachtens:

Im Sommer 1997 wurden ... neben der Startbahn West auf dem Flughafen Frankfurt Immissionsmessungen in hoher zeitlicher Auflösung durchgeführt.

Meiner Ansicht nach ist es nicht zulässig, das NO_x-Aufkommen, das am Flughafen Frankfurt, dem größten Verkehrsflughafen in Deutschland, soweit ich weiß – korrigieren Sie mich, wenn das falsch ist; er ist jedenfalls einer der größten –, und dem Flughafen mit dem größten Entwicklungspotenzial, auftritt, mit dem NO_x-Potenzial vergleicht, das hier am Standort Mönchengladbach auftritt. Natürlich wird das NO_x-Dargebot wesentlich höher sein als hier. Darum bezweifle ich, dass man diese Kurvenberechnung für höhere NO_x-Konzentrationen ansetzen kann, wobei grundsätzlich die chemische Umwandlung von NO_x in NO₂ ganz wesentlich auch von klimatischen Rahmenbedingungen bestimmt wird, im Prinzip also vom Vorhandensein von freien Radikalen und der Möglichkeit einer Umwandlung in Ozon. Das ist natürlich nur bis zu besonderen Wetterlagen der Fall. Insofern sind diese Umrechnungsfaktoren meiner Ansicht nach methodisch stark zu hinterfragen.

Das Ergebnis ist, dass man im Prinzip bei hohen NO_x-Angeboten, also solchen von über 50 µg/m³, auf deutlich geringere NO₂-Konzentrationen kommt. Wenn man daran denkt, dass 2010 – das ist ja auch der Ausbauhorizont – die EG-Grenzwerte bzw. die Grenzwerte der 22. BImSchV für NO₂ verschärft werden, dann muss dies zu der Forderung führen, dass die in den Berechnungen zu hohen NO_x-Konzentrationen überarbeitet werden und in ihnen ein Umrechnungsfaktor von mindestens 60 %, nicht aber ein Umrechnungsfaktor von 15 bis 40 % zugrunde gelegt wird.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Herr Bahmann dazu? – Bitte.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Ich nehme zunächst zu dem ersten Punkt Stellung. Ich habe es schon mehrfach gesagt; es wird aber leider nicht anerkannt, dass es so ist. Aber gehen Sie davon aus, dass die Anwendung der TA Luft für Flughäfen nicht verbindlich vorgesehen ist. Dies können Sie auch durch mehrfache Wiederholung nicht ändern. Es ist einfach so. Oder zeigen Sie mir die entsprechende Stelle, wo es steht. Dies wäre für mich allerdings total neu.

Zu den Umwandlungsraten: Sie haben die entsprechende Seite aus dem Gutachten genannt. Die 60 % sind für Konzentrationen unter $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Genau das liegt hier vor. Wenn Sie auf die entsprechenden Karten gucken – Flugverkehrsprognose 2015, NO_x –, stellen Sie fest, dass wir nur im Innenbereich Werte über $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ haben. Das heißt, die gesamte Modellierung findet unterhalb von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ statt. Das sind 60 %.

Wenn Sie die neue TA Luft schon heranziehen, dann sollten Sie sie möglicherweise überall heranziehen; denn die neue TA Luft ermöglicht Ansätze, die weit geringer sind. In der neuen TA Luft wird davon ausgegangen, dass am Quellpunkt nur zwischen 5 und 10 % NO_2 vorliegen; der Rest ist NO . Dieses NO wird erst während des Transports von der Quelle weg oxidiert. Dadurch erzielen Sie im quellnahen Bereich drastisch kleinere NO_2 -Immissionskonzentrationen, als es bei unserem Ansatz der Fall ist, der von 60 % ausgeht. Die 60 % stellen im Vergleich zu einer Anwendung der neuen TA Luft eine deutliche Überschätzung dar.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Dazu muss ich doch sagen, dass ich es langsam nicht mehr nachvollziehen kann. Zum Teil zitieren Sie die neue TA Luft und wenden sie an; zum anderen unterstreichen Sie, dass die TA Luft für Flughäfen nicht anwendbar sei. Aber ich kann Ihnen sagen, dass sicherlich die 22. BImSchV anwendbar ist; sie hat allgemeine Gültigkeit und legt im Prinzip dieselben Werte wie die TA Luft 2002 zugrunde.

Zu den Messergebnissen muss man Folgendes sagen: Ich hatte heute Morgen klar zum Ausdruck gebracht, dass dieser Umrechnungsfaktor nur ein Punkt ist, bei dem Sie weniger pessimistisch als vielmehr optimistisch rechnen. Wir haben ja auch noch weitere Faktoren: Zum Ersten sind Sie mit relativ groben Rauigkeitsfaktoren herangegangen, die für ein Untersuchungsgebiet von 13 km mal 13 km auf der Basis eines 250 m-mal-250 m-Rasters bestimmt wurden, und haben keine Nahbereichsbetrachtung angestellt. Zum Zweiten ist pauschal eine Hintergrundbelastungsmessstelle zugrunde gelegt worden, ohne im Nahbereich möglicherweise bestehende höhere Immissionsbelastungen, hervorgerufen durch den Verkehr oder durch Hausbrand und industrielle Quellen – ich kenne die spezielle Situation in der Umgebung des geplanten Ausbaus nicht –, zu berücksichtigen. Zum Dritten geht es um die Umrechnungsfaktoren. Dies alles sind Berechnungsmethoden, die in eine Richtung zielen und zu eher zu niedrigen Ergebnissen führen. Ferner kommen noch die mangelnde Berücksichtigung von Aufwirbelungen durch den Flugverkehr sowie baustellenbedingte Emissionen hinzu, wobei immer noch die Frage offen ist, wie lange die Bauarbeiten dauern werden und ob es nicht unter Umständen doch Überschreitungen im Zusammenhang mit den geltenden Grenzwerten der 22. BImSchV geben wird. Auf diesen Sachverhalt weise ich hin. Da ist eben der Umrechnungsfaktor das letzte Steinchen, das in Bezug auf die Auswirkungen in der Summe zu überprüfen wäre.

Ich stelle nicht Ihre Qualifikation als Gutachter infrage; aber Sie werden auch nicht in der Lage sein, all diese Unbekannten, die ich eben aufgezählt habe, ohne Weiteres aus dem Stand zu berücksichtigen. Man kann das überschlagen. Aber Sie werden nicht in der Lage sein, da eine genaue Ziffer zu nennen. Was wird geschehen, wenn Sie doch im Nahbereich NO_x -Konzentrationen über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ haben werden? Dann legen Sie diesen Umrechnungsfaktor zugrunde. Das sind alles Prämissen, die sich aufsummieren und in eine Richtung zeigen. Nur darauf wollte ich hinweisen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Herr Bahmann.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Es wäre schön, wenn Sie bei Tatsachen bleiben könnten und nicht immerzu „Untatsachen“ wiederholten. Darum bitte ich wirklich herzlich.

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

Ich habe ganz klar gesagt, dass außerhalb des Flughafengeländes keine NO_x -Konzentrationen über $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auftauchen. Deshalb kommt nur die Formel 60 % zur Anwendung. Diese 60 % stellen eine Überschätzung dar – daran können Sie auch nicht vorbeigehen –, da die TA Luft eben von etwa 90 % NO ausgeht, was nach und nach auf dem Transportweg erst oxidiert wird. Das kann man wirklich abschätzen und braucht nicht im Detail Bescheid zu wissen. Das ist ein konservativer Ansatz. Es ist doch hier nicht das erste Verfahren, das ich durchmache. Das ist von allen möglichen anderen Landesumweltämtern ebenso bestätigt worden.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Dann nehmen Sie doch zu den anderen Sachverhalten Stellung, ich habe ja gerade gesagt, dass es in der Summe – –

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Ich arbeite einen Punkt nach dem anderen ab. Den ersten hake ich jetzt ab: Das ist ein konservativer Ansatz, auch wenn es Ihnen nicht passt. Ich habe auch nicht gesagt, dass ich die neue TA Luft anwende, sondern ich habe gesagt: Käme man Ihrer Forderung nach und wendete sie an, dann würden geringere NO_2 -Konzentrationen errechnet. Deshalb ist dieser Ansatz von 60 % konservativ. Wenn ein konservativer Ansatz zu geringen Konzentrationen führt, die deutlich unter der Beurteilungsgrenze liegen, dann nützt es nichts, wenn man noch geringere Werte ausrechnet. Dadurch ändert sich doch die Aussage nicht.

Jetzt zu Ihrem nächsten Punkt: Die Hintergrundbelastung dient dazu, eine regional großflächig vorhandene Belastung durch alle anderen Quellen abzuschätzen. Diese wird mit den

errechneten Zusatzbelastungen überlagert. Es ist nicht das Ziel einer Hintergrundbelastung, lokale Quellen abzubilden. Wenn Sie mir das zeigten, lernte ich etwas dazu.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Wollen Sie weiter ausführen, Herr Bahmann?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Nein.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Frau Vogt-Sädler, haben Sie noch eine Nachfrage dazu?

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Ich muss nur noch zweierlei dazu sagen: Erstens. Ich habe eben nicht gefordert, die TA Luft anzuwenden, sondern ich habe darauf hingewiesen, dass Sie in Ihrem Gutachten keine sauberen Rechtsgrundlage aufgeführt haben. Rechtsgrundlage wäre im lufthygienischen Bereich die 22. BImSchV, die in Ihrem Gutachten überhaupt nicht erwähnt wird.

(Wolfram Bahmann [Antragstellerin]: Das stimmt nicht, es tut mir Leid!
Lesen Sie bitte auf Seite 42 nach!)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Entschuldigung, Herr Bahmann, lassen Sie bitte Frau Vogt-Sädler erst einmal ausreden. Anschließend können Sie gerne erwidern.

(Wolfram Bahmann [Antragstellerin]: Entschuldigung!)

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Ich habe auf einen rein formalen, technischen Fehler hingewiesen. Er ändert am Ergebnis im Prinzip nichts, weil Sie ja zumindest die entsprechende EG-Richtlinie aufgeführt haben, die dann Eingang in die Bundesgesetzgebung gefunden hat. Es ist einfach nur, wie ich finde, methodisch unschön, wenn ein Gutachter im Laufe des Gutachtens nicht die Rechtsgrundlage nacharbeitet. – So viel zum Thema TA Luft.

Zweitens. Ich habe neben anderen Faktoren diesen Umrechnungsfaktor deswegen moniert, weil ich folgender Auffassung bin: Stellte man im Nahbereich Berechnungen an, die vollständig wären – sie müssten auch den Reifenabrieb und die von Ihnen nicht berücksichtigte Aufwirbelung beachten, die bei Flugzeugen relativ stark sein dürfte – und stellte man dabei auch auf lokale Quellen ab, dann könnten Sie unter Umständen durchaus in den Bereich der $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ hineinkommen. Dies wäre zu überprüfen; es ist müßig, das im Moment zu diskutieren, weil wir keine methodisch vernünftige Ausarbeitung zu diesem Themenbereich haben.

Würden all diese Faktoren überarbeitet, müsste auch dieser Umrechnungsfaktor einbezogen werden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke. – Herr Bahmann.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Ich habe zwar um Sachlichkeit gebeten; aber sie fangen wieder an, Dinge zu vermischen. Die Aufwirbelung von Feinstaub hat nicht das Geringste mit dem angesetzten Umrechnungsfaktor für NO_x zu tun. Das werden Sie doch nicht ernsthaft miteinander in Bezug setzen wollen. Ich habe ausgeführt, dass die NO_x-Konzentrationen auch im Szenario 2015 außerhalb des Flughafengeländes 10 µg/m³ unterschreiten. Angesichts dessen kann ich keine erhöhte Formel anwenden. Die Formel ergibt sich aus dem Literaturstudium; dies haben wir im Gutachten dokumentiert.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Bahmann. Mein Eindruck ist, dass – –

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Entschuldigung, ich möchte noch kurz etwas zitieren.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Bitte.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Es wird behauptet, dass die 22. BImSchV überhaupt nicht erwähnt ist. Ich zitiere, was auf Seite 42 steht:

Die Grenzwerte der EU-Tochterraichtlinien werden durch die Novellierung der 22. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz ... in nationales Recht umgesetzt. Darüber hinaus hat eine entsprechende Überarbeitung der TA Luft stattgefunden, deren Neufassung am 1. Oktober 2002 in Kraft tritt.

(Dagmar Vogt-Sädler [Stadt Neuss]: Trotzdem führen Sie die alte TA Luft in der Tabelle darüber auf!)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke so weit. – Mein Eindruck ist, dass die Positionen dazu ausgetauscht sind. – Es gibt keinen Widerspruch. Dann fahren wir in der Rednerliste fort. – Herr Schäfer hat das Wort.

Herbert Schäfer (Einwender):

Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Ich bin eher der Mann für das Praktische. So will ich mir mit Ihrer Erlaubnis gestatten, jetzt aus den Einwendungen von Einwenderinnen und Einwendern aus Neersen vorzulesen, die mich per Vollmacht beauftragt haben, dies vorzutragen; die Vollmachten liegen der Verhandlungsleitung vor.

Kürzlich wurde beim Unterzeichner allergisches Bronchialasthma diagnostiziert. Auslöser sind Lösungsmittel- und Treibstoffdämpfe und -abgase. Obwohl im Besitz eines Notfallsets ist nach Flughafenausbau eine lebensbedrohliche Situation je nach Belastung durch Flugbenzin und Abgase denkbar.

Ich fordere deshalb die Genehmigungsbehörde auf, den Antrag auf Flughafenausbau zurückzuweisen. Die Einwendung wird durch den Bürgerverein gegen Fluglärm Stadt Willich übermittelt, dem Vollmacht erteilt wurde.

Torsten Reschke

Im Einzelnen:

Ich habe 1972 mit meinem Ehepartner das historische Gebäude „Vogthaus“ (Anno Domini 1721) in ruinösem Zustand erworben und durch fortlaufende Investitionen über Jahrzehnte nach Maßgabe des Denkmalschutzes restauriert und instand gesetzt. Dieser kostspielige Prozess ist immer noch nicht völlig abgeschlossen und wird vermutlich auch niemals völlig abzuschließen sein (Schallschutz ist aus denkmalpflegerischen Gründen kaum möglich, Holzsprossenfenster etc.). Gleichzeitig dienten diese Investitionen dem Aufbau unserer Existenz (Geschäft für Antiquitäten und Lampen „Vogthaus“) und unserer Altersversorgung durch spätere Vermietung/Verpachtung/Verkauf. Investitionen in anderen Formen der Alterssicherung unterblieben, da sie unsere finanziellen Möglichkeiten überstiegen.

Durch den Ausbau des Flugplatzes Mönchengladbach würden unsere wirtschaftliche Existenz und unsere Alterssicherung zerstört. Schon jetzt haben Kunden (Name und Adresse können genannt werden) den Ort wegen des drohenden Mönchengladbach-Ausbaus verlassen. Andere Kunden (Name und Adresse können genannt werden) planen den Wegzug aus dem Ort. Dies dürfte für zahlreiche andere Kunden zutreffen, deren Planungen uns nicht bekannt sind. Zuziehende sind nach unserer Wahrnehmung nicht mehr zum Kreis der

Nachfrager für unsere Waren zu rechnen. Potenzielle Kunden meiden Neersen als Wohnort, solange ein Ausbau in Mönchengladbach droht.

Nach einem Flughafenausbau wird ein Weiterführen unseres Geschäfts an diesem Ort nicht mehr möglich sein. Auch eine Übergabe des Geschäfts gegen Ablösesumme würde illusorisch. Der Wert des gesamten Objekts würde drastisch absinken. Gleichzeitig ist der Neuaufbau einer Existenz und Alterssicherung an anderem Ort aus Altersgründen (mein Ehepartner und ich haben die 60 überschritten) nicht mehr möglich.

Als langjähriges Mitglied des Verbands Deutscher Schriftsteller VS habe ich einen Teil meines Einkommens mit wechselnder Gewichtung als Schriftsteller für öffentlich-rechtliche Rundfunkanstalten erzielt. Für diese Tätigkeit ist ein Mindestmaß an Lärmfreiheit unabdingbar. Nach einem Landebahnausbau wäre eine Fortsetzung dieser Tätigkeit nicht mehr möglich, zumal mein Arbeitszimmer im Dachgeschoss (Dachflächenfenster) extrem fluglärmexponiert ist.

Soweit die Ausführungen von Torsten Reschke.

Dann „Einwendungen gegen die Ausbaupläne des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gemäß § 8 Luftverkehrsgesetz“ von Birgit Fricke, Finkenweg 15 in Willich. Diese Ausführungen sind so umfangreich und auch so deckungsgleich mit den schon jetzt verhandelten, dass ich diese Einwendung der Verhandlungsleitung mit der Bitte übergebe, sie zu fotokopieren und mir wieder zurückzugeben, damit ich sehe, dass es zu Protokoll genommen worden ist. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Schäfer. Wenn es bereits erhobene Einwendungen sind, liegen sie uns ja vor.

(Herbert Schäfer [Einwender]: Diese aber nicht! Und diese hier ist erhoben – –)

– Wir nehmen es zu Protokoll. Danke schön, Herr Schäfer.

Jetzt schaue ich auf die Rednerliste. Als nächste Rednerin wäre Frau Müller an der Reihe.

(Zuruf eines Einwenders: Sie kommt später!)

– Ich weiß, sie steht auf der Rednerliste ab 18 Uhr. Daher schaue ich jetzt in die Runde: Gibt es noch weitere Wortmeldungen zum Thema Schadstoffemissionen? – Herr Stiller, bitte.

Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):

Mir geht es um die Frage der Vorbelastung. Es wurden ja im Prinzip Werte von umliegenden Messstationen zugrunde gelegt, meines Erachtens insbesondere die der Station in Mönchengladbach-Rheydt. Eben ist ausgeführt worden, Zielrichtung sei es, darüber die regionale Hintergrundbelastung in diesem Raum abzubilden. So weit, so gut; das kann ich auch verstehen. Die Problematik, entsprechende Vorbelastungswerte zu bekommen, haben wir ja auch in anderen Verfahren. Mir stellt sich nur die Frage, ob dies bei den spezifischen Standortbedingungen für den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach zulässig ist, insbesondere aufgrund der PM₁₀-Problematik. Unmittelbar angrenzend gibt es eine extrem stark belastete Autobahn, die A 52, sowie die A 44 und eine Landesstraße. Ich weiß aus Straßenbauvorhaben, dass wir massive Probleme mit der PM₁₀-Belastungen bekommen werden, selbst bei ganz normalen Ortsumgehungen für Bundesstraßen. Obwohl sie eine deutlich geringere Belastung aufweisen, werfen die Modellrechnungen im Regelfall recht hohe Werte aus. Vor diesem Hintergrund stelle ich die Frage, ob die Benutzung von Daten umliegender Messstationen für alle Fälle ausreicht, um die Hintergrundbelastung abzubilden. Dabei geht es mir, wie gesagt, schwerpunktmäßig um die PM₁₀-Belastung durch die angrenzenden Straßen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Stiller. – Herr Bahmann dazu.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

In diesem Falle sind wir der Empfehlung des Landesumweltamtes gefolgt. Dies wird ja mit dem Amt entsprechend abgestimmt. Hätten die etwas Besseres gehabt, hätten wir das sicherlich empfohlen bekommen und hätten das auch benutzt.

Aber noch einmal zur Höhe der Belastungen, um das etwas zu relativieren: Ich habe mir kürzlich einmal die Feinstaubdaten von beiden Mönchengladbacher Stationen angesehen, also von der mehr für die Hintergrundbelastung geeigneten Station – in der Abkürzung ist das MGRh, also Mönchengladbach-Rheydt – und von der Verkehrsstation VMGR. Sie liegen im Jahresmittelwert fast identisch, wobei die Verkehrsstation im Jahr 2004 sogar noch geringere Überschreitungshäufigkeiten des Tagesmittelwertes von 50 µg/m³ als Mönchengladbach-Rheydt aufwies. Dazwischen liegen also keine Welten.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Bahmann. – Noch eine Nachfrage, Herr Stiller? – Bitte.

Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):

Ich kann das noch nicht so recht glauben. Zum ersten Mal bin ich im Zusammenhang mit den Straßen bei einer Umgehungsstraße in unserem südlichen Kreisgebiet mit der PM₁₀-Problematik konfrontiert worden. Diese Straße war sicherlich so belastet, wie eine Bundes-

straße nun einmal belastet ist. Aber gemessen an den Belastungen auf einer Autobahn war es recht gering. Dann sind Ausbreitungsrechnungen durchgeführt worden und wir kamen in dem angrenzenden Wohngebiet – der Abstand war so groß, dass man keine Lärmschutzmaßnahmen treffen musste – in grenzwertige Bereiche, was die Vorgaben zur Einhaltung der PM₁₀-Werte anging. Vor diesem Hintergrund und angesichts der Belastungen auf den Autobahnen kann ich das eigentlich nicht so recht glauben. Ich weiß nicht, von wann die Angaben des Landesumweltamtes sind. Gerade im Bereich PM₁₀ hat sich in den letzten Jahren ja relativ viel getan. Bei mir bleibt hier eine Unsicherheit – dabei bleibe ich aufgrund der hohen Belastungen der Autobahnen auch –, ob es ausreicht, umliegende Stationen heranzuziehen. Mehr möchte ich dazu nicht mehr sagen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Herr Bahmann noch dazu?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Nein.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Gut. – Noch eine Nachfrage von Herrn Houben. – Bitte.

Wolfgang Houben (Einwender):

Mir geht es im Prinzip um das Gleiche wie Herrn Stiller: Wie sieht es denn mit Mönchengladbach-Rheydt und der Vorbelastung durch Düsseldorf aus? Die Messstation in Mönchengladbach-Rheydt ist im Vergleich zu uns sehr weit von Düsseldorf entfernt. Wird da die Vorbelastung durch Düsseldorf noch richtig abgebildet?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Bahmann.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Ich verstehe Ihre Frage nicht. Wie sind wir in diesem Verfahren mit Düsseldorf in Verbindung?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich verstehe ja, dass alle immer so tun, als sei Düsseldorf auf einem anderen Planeten.

(Wolfram Bahmann [Antragstellerin]: Aber auf der anderen Rheinseite!)

– Ja, auf der anderen Rheinseite. Aber wir reden hier über zwei Flughäfen, die sehr dicht beieinander liegen. Insbesondere dann, wenn wir über den Korschenbroicher Stadtteil Kleinenbroich reden, sprechen wir über einen Ortsteil, der ganz erheblich vom Anflug auf Düsseldorf und vom An- und Abflug in Mönchengladbach betroffen ist. Die Frage an dieser Stelle lautet, ob – bezogen auf alle Schadstoffe, nicht nur auf Feinstaub – die Hintergrundbelastung einer Messstation, die von dem Düsseldorfer Flughafen sehr weit entfernt ist, hier die richtige Grundlage bildet, auch wenn es vom Landesumweltamt so vorgeschlagen wurde. Ich stelle Ihnen als dem Experten die Frage, ob wir uns hier wirklich auf die richtige Stelle beziehen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Bahmann.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Die Vor- oder Hintergrundbelastungsdaten sollen, wie es das Wort sagt, einen regionalen Hintergrundlevel aufzeigen und nicht lokale Aspekte abbilden. Wenn Sie jetzt sagen, Sie möchten die Hintergrundbelastungsstation näher an den Flughafen Düsseldorf herangerückt haben, dann müsste man sie praktisch schon an den Zaun des Düsseldorfer Flughafens heranrücken, um den Flughafen überhaupt zu bemerken. Aber dann würde man ja wieder den lokalen Flughafen und nicht die Hintergrundbelastung für die Region abbilden. Wie auch immer Sie es machen, ob Sie das möglichst nah an den einen oder den anderen Flughafen oder an ein Industriewerk herschieben – – Es gibt leider Hintergrundstationen, die teilweise ungeeignet sind; dies gilt zumindest für manche Schadstoffe. Ich kenne einen Fall, in dem die Station für Quecksilber nicht benutzbar war, weil sich ein Werk in der Nähe befindet, das eine Quecksilberemission freisetzt. Dann können Sie diese Station für den Stoff Quecksilber nicht als Hintergrund benutzen, weil Sie eben einen lokalen Aspekt abgebildet bekommen, der fehlleitend ist.

Also noch einmal: Sie wollen einen allgemeinen Hintergrundwert haben. Der Hintergrund besteht aus verschiedenen Komponenten: lokalen Komponenten, die sich schon weiter verteilt haben, und dem, was landläufig mit dem Wort Ferntransport gekennzeichnet wird, also einem Transport von anderen Ballungsgebieten. Bei dieser Region kann es bis hin in den belgischen Raum führen. In Abhängigkeit des jeweiligen Schadstoffs sind diese Ferntransporte unterschiedlich. Zurück zum Feinstaub: Man kann davon ausgehen, dass etwa 50 % eines Feinstaub-Hintergrundwertes gar nicht mehr durch die nahen Quellen, also durch die Industrie-, Hausbrand- und Verkehrsemissionen in einem Umkreis von, sagen wir einmal, 20 km, verursacht werden, sondern aus viel größerer Entfernung kommen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Houben, noch eine Nachfrage? – Bitte.

Wolfgang Houben (Einwender):

Ich glaube, ich habe immer noch nicht deutlich machen können, worum es mir eigentlich geht. Wenn man den Flughafen Düsseldorf als die Quelle betrachtet und bis nach Rheydt geht, dann bin ich mit Ihnen ja d'accord, dass die Emissionen stark verdünnt sind und nur noch ein geringer Einfluss von Düsseldorf an der Rheydter Messstation nachweisbar ist. Ich möchte keine Messstation an dem Zaun in Düsseldorf haben, um den dortigen Pegel sozusagen als Hintergrund für die hiesige Region zu nehmen, sondern eine Messstation, die die Belastungssituation der betroffenen Region besser abbildet. Wir sind durch den Anflug auf Düsseldorf durchaus belastet; die Luftlinie bis nach Kleinenbroich beträgt weniger als 20 km. Auf der anderen Seite sind es 5 km bis zu dem Flughafen in Mönchengladbach. Ob da die Hintergrundabbildung die richtige ist, ist meine Frage. Ich will nicht in irgendeiner Form an dem, was Sie gemacht haben, Kritik üben, sondern einfach nur deutlich machen, dass wir hier eine Doppelbelastung durch zwei Flughäfen haben, die zusammen betrachtet werden müssen. Dies haben wir in der letzten Woche beim Lärm und bei der Flugsicherheit diskutiert und ich mache auch hier darauf aufmerksam, dass man das nicht isoliert betrachten kann.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Bahmann dazu noch einmal.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Wenn man einmal den Anteil abschätzen sollte, den der Flughafen Düsseldorf hier im Untersuchungsgebiet verursacht – wir haben vor einigen Jahren auch Düsseldorf gerechnet, wir haben dabei Untersuchungsgebiete gehabt, die nur ein bisschen größer waren; wenn ich mich recht erinnere, waren sie 16 km mal 16 km groß –, so haben Sie am Rand dieses Untersuchungsgebietes auch bodennahe Konzentrationen z. B. für NO₂, die weit unter 1 µg liegen. Wenn Sie das weiter nach Westen ausbreiten lassen, dann nimmt die Konzentration weiter ab. Wenn ich es ganz hoch abschätze, dann kommen hier von Düsseldorf einige wenige Zehntel Mikrogramm NO₂ überhaupt noch an. Wenn Sie dies in Vergleich zu einer Vorbelastung – jetzt muss ich sie selber nachschlagen – von 27 oder 30 µg setzen – ich müsste gleich noch einmal genau nachgucken; die Gesamtbelastung durch NO₂ beträgt einige zehn Mikrogramm; sie steht maximal einem, zwei oder drei Zehnteln gegenüber, die von Düsseldorf stammen –, dann liegen dazwischen Welten, über dem Daumen zwei Größenordnungen. Angesichts dessen können Sie nicht mehr von einem relevanten Einfluss sprechen. Alles andere, was an Schadstoffen in Düsseldorf in die Luft emittiert wird, produziert nahe dem dortigen Flughafen höhere Werte. Aber die Flieger hier haben Höhen – Herr Kames, korrigieren Sie mich –,

(Franz-Josef Kames [Antragstellerin]: 3.000 Fuß!)

die um die 1.000 m liegen. Bei einer 1.000 m hohen Quelle errechnen Sie eben am Boden nichts mehr. Das ist das Problem für Sie; aber das ist das Faktum.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Jetzt noch eine Nachfrage von Herrn Houben und dann hatten sich noch Herr Lutter und Frau Stall gemeldet. – Bitte sehr, Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Es ist bei solchen Betrachtungen ein ganz allgemeines Problem, dass uns auf der einen Seite die Mengen vorgetragen werden – ich mache es jetzt nur am Blei fest, von dem in jedem Jahr 230 kg über uns ausgestreut werden; bei CO sind es 865 t im Jahr – und uns dann auf der anderen Seite vorgerechnet wird, dass da, wo wir leben, nichts davon übrig bleibe. Das mag ja so sein. Nur, irgendwo bleibt ja all das. Der Flughafen Düsseldorf, um bei diesem Beispiel zu bleiben, wickelt ja eine viel größere Verkehrsmenge als beispielsweise Mönchengladbach ab. Für mich ist daher einigermaßen schwer vorstellbar, dass von dem, was Mönchengladbach produziert, noch gerade etwas in Kleinenbroich übrig bleibt, und dass von Düsseldorf, wo eine vielfach größere Menge produziert wird, bei uns überhaupt nichts übrig bleiben soll. Das fällt, ehrlich gesagt, ein bisschen schwer.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Houben. – Herr Bahmann? – Bitte.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Ich habe nicht von „überhaupt nichts“ gesprochen, ich habe gesagt, das sei über dem Damm zwei Größenordnungen kleiner als die Vor- respektive Gesamtbelastung. Ich habe jetzt einmal den Schadstoff NO₂ herangezogen. Das löst sich natürlich nicht auf. Der Umweltschutz besteht aus zwei Komponenten: Entweder ich reduziere die Emission – das wird technisch ja schon in allen möglichen Anlagen gemacht – oder ich Sorge für eine ausreichende Verdünnung. Das ist z. B. der Grund, warum man überhaupt Kamine baut. Man könnte die Sachen ja auch in 10 m Höhe in die Atmosphäre entlassen; nur hätte man dann sehr nah an der Quelle sehr hohe Konzentrationen. Durch den hohen Kamin bekommt man natürlich eine entsprechende Verdünnung. Stellen Sie sich vor, sämtliche Emissionen des kompletten Startvorgangs würden in niedriger Höhe abgegeben; dann würde natürlich auch eine größere Konzentration erzeugt. Dadurch, dass die Flugzeuge aber recht schnell eine Höhe erreichen, die über die großer Kamine weit hinausgeht, findet eine Verdünnung statt. Außerdem sorgt das ganze Netz von Abfluglinien auch noch für eine Auffächerung der Emissionen. Es ist einfach so, es bleibt davon nicht viel übrig. Die Emissionsmengen hören sich teilweise natürlich groß an. Aber vergessen Sie nicht, dass es sich um die Emissionsmenge eines ganzen Jahres handelt; das wird über 8.760 Stunden verteilt und verdünnt.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Bahmann. – Herr Lutter, Ihre Nachfrage, bitte.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ich frage nach, wie auch Herr Houben eben schon gefragt hat: Landende Flugzeuge, die nach Düsseldorf herunter wollen, müssen sich über Willich, Kleinenbroich, Korschenbroich usw. einrichten. Im Landeanflug wird eine bestimmte Menge Kraftstoff verbraucht; die Motoren sind ja nicht abgestellt. Anhand der Kraftstoffmenge kann man auch ausrechnen, wie ich heute Morgen schon sagte, welche Schadstoffe entstehen. Da ist es doch im Prinzip ziemlich gleichgültig, ob das in 1.000 m Höhe oder in 500 m Höhe geschieht. Diese Schadstoffe kommen ja herunter, ob nun verdünnt oder nicht. Wir bekommen sie aufs Haupt bzw. in die Lungen. Ist überhaupt nicht mit einkalkuliert, dass wir vom Düsseldorfer Anflugverkehr, der ja hauptsächlich, je nach Windrichtung, bis 23 Uhr abends andauert, so belastet sind, und gibt es dafür überhaupt keine Werte, die herangezogen werden können?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Lutter. – Herr Bahmann, bitte.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Sie bringen immer sehr schöne bildhafte Beispiele. Natürlich ist es entscheidend, wie die Schadstoffe verdünnt werden, die die Flugzeuge abgeben. Das ist die zweite Schiene des Umweltschutzes. Was aus den Emissionen nicht mehr herausgehalten werden kann und in irgendwelchen Filtern oder Abscheidemechanismen landet und irgendwo als Feststoff deponiert wird, muss so weit verdünnt werden, dass Konzentrationen erreicht werden, die nicht mehr gesundheitsgefährdend sind. Ich nehme ein ganz alltägliches Beispiel: Sie werden sich auch nicht hinter den Auspuff eines Autos legen und dort atmen. Aber in einer Entfernung von 10 m ist das kein Problem. Gleiches Prinzip! Liegt eine gewisse Entfernung dazwischen, erfolgt eine gewisse Verdünnung; dann werden die Emissionen so weit verdünnt, dass sie nicht mehr schädlich bzw. nicht mehr zu merken sind. Mit den Flugzeugen verhält es sich genauso. Unsere technologische Zivilisation ist noch nicht so weit, dass wir emissionsfrei arbeiten könnten. Das wird zwar irgendwann kommen, aber derzeit ist es noch nicht soweit. Deshalb muss Verdünnung sein; anderenfalls erreichten wir Konzentrationen, die nicht mehr unter den kritischen Margen lägen. Insofern ist es sehr wohl entscheidend, wie hoch über dem Erdboden eine Emission freigesetzt wird.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Bahmann. – Frau Stall, bitte.

Martina Stall (Stadt Willich):

Herr Bahmann, habe ich es richtig verstanden, dass Sie, um die Hintergrundbelastung festzustellen, die Stationen im Stadtgebiet der Stadt Mönchengladbach herangezogen und im Hinblick auf diese spezielle Situation für Feinstaub kein Ausbreitungsmodell errechnet haben?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Richtig.

Martina Stall (Stadt Willich):

Diese Messstellen sind nach Auskunft des Landesumweltamtes für die Situation in Mönchengladbach heranzuziehen. Können Sie näher ausführen, wie diese Stationen gelegen sind? Mir sagt es im Moment nichts. Welche Hintergrundbelastung an Straßen haben sie?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Bahmann.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Sie meinen, wo die Station im Stadtgebiet liegt?

Martina Stall (Stadt Willich):

Ja, richtig, damit man erkennen kann, ob sie in irgendeiner Form der Situation am Flughafen mit den umgebenden Autobahnen und dem entsprechenden Verkehrsaufkommen vergleichbar sind.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Nein, das kann ich Ihnen nicht sagen.

Martina Stall (Stadt Willich):

Und Sie meinen, das wäre auch nicht nötig?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Nein.

(Lachen bei den Einwendern)

Die Experten für die Bestimmung der Hintergrundbelastung sitzen beim LUA in Essen. Darauf verlassen wir uns natürlich. Es ist auch komplett in Ordnung, so zu verfahren. Für die Hintergrundbelastungen sind in den Bundesländern die Landesumweltämter zuständig.

Martina Stall (Stadt Willich):

Ich frage nur deswegen danach, weil Herr Stiller eben gerade gesagt hat, dass bei einem Straßenbauprojekt ein Ausbreitungsmodell für Feinstaub entwickelt worden sei. An dieser Stelle hätte man sich eigentlich auch vorstellen können, dass man die konkrete Belastung anhand eines Modells irgendwie errechnet.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Sie meinen, die Hintergrundbelastung berechnen?

Martina Stall (Stadt Willich):

Ja, natürlich zusammen mit der künftig zu erwartenden.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Wenn Sie die Hintergrundbelastung berechnen wollen, müssen Sie aus ganz Europa ein Emissionsquellenkataster haben.

Martina Stall (Stadt Willich):

Ich bin keine Expertin, ich frage nur danach. Es ist nicht üblich und es wird nicht so gemacht, sondern es wird eine Hintergrundbelastung einer Station genommen, die eventuell mit der Situation, die wir hier haben, vergleichbar sein könnte?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Ja.

Martina Stall (Stadt Willich):

Sie sagen, das Landesumweltamt habe es Ihnen gegeben und Sie hätten es so eingestellt. Okay, das war meine erste Frage.

Meine zweite Frage lautet: Ist in Ihre Überlegungen hinsichtlich der PM₁₀-Belastung auch der Reifen- und Fahrbahnabrieb eingeflossen?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Ich entnehme Ihrer Frage, dass Sie heute Vormittag nicht anwesend waren.

Martina Stall (Stadt Willich):

Das ist richtig.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Frau Stall, dieses Thema hatten wir heute Vormittag bereits erörtert; dazu hatte Herr Bahmann auch Stellung genommen. – Aber vielleicht können Sie das noch einmal erläutern, Herr Bahmann.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Das kann ich kurz machen. In dem vorliegenden Gutachten ist der Abrieb von Piste und Reifen durch Flugzeuge nicht enthalten. Ich habe heute Vormittag dargestellt, dass wir eine Rechnung mit einem Anteil nach einem Emissionsfaktor aus der Schweiz gemacht hatten. Solche Faktoren werden in der Literatur übrigens nur sehr selten angegeben; die Verlässlichkeit ist aufgrund der geringen Datenbasis sicherlich auch noch infrage gestellt. Wir haben einen Faktor von 200 g pro Flugbewegung angenommen. Damit erzielt man Konzentrationen, die außerhalb des Flughafengeländes noch unter 1 µg liegen. Es handelt sich also nicht um einen relevanten Betrag, der die generelle Aussage für Feinstaub auch nicht ändert.

Martina Stall (Stadt Willich):

Habe ich es jetzt richtig verstanden, dass Sie das mit in Ihre Rechnung eingestellt haben?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Nicht in die Rechnung, die Ihnen hier im Gutachten vorliegt, sondern ich habe es einmal im Vorfeld dieses Termins in Erwartung einer solchen Frage gerechnet.

Martina Stall (Stadt Willich):

Werden uns diese Berechnungen auch einmal zur Verfügung gestellt?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das ist heute Vormittag erörtert worden und befindet sich im Wortprotokoll sowie in den Stellungnahmen der Flughafengesellschaft. Es wird in die Abwägung einfließen.

Martina Stall (Stadt Willich):

Wir bekommen es also nicht zu sehen?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Es ist öffentlich erörtert worden, Frau Stall.

Martina Stall (Stadt Willich):

Natürlich ist es insofern erörtert worden, als Herr Bahmann gesagt hat, er habe es berechnet. Ich möchte es aber einmal sehen, wie das berechnet worden ist.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das ist so nicht vorgestellt worden. Herr Bahmann, können Sie vielleicht kurze Erläuterungen zu der Berechnung machen, die Frau Stall angesprochen hat?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Ja, kann ich machen. – Auf derselben Grundlage wie das Gutachten erstellt worden ist: individuell, jeder Start- oder Landevorgang in den gesamten Zeiten zwischen 7 und 22 Uhr. Es ist also jede Flugbewegung mit diesen 200 g Feinstaub auf der Landebahn belegt worden. Damit ist eine Ausbreitungsrechnung in Ergänzung zu den bisher erstellten Ausbreitungsrechnungen gemacht worden. Dieses Ergebnis zeigt, dass an der Flughafengrenze für Feinstaub ein Jahresmittelwert von 1 µg noch unterschritten wird.

Martina Stall (Stadt Willich):

In Addition mit dem, was – –

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Außer die Quelle Abrieb und Aufwirbelung mit dem Ansatz 200 g pro Bewegung erzeugt dann unter 1 µg.

Martina Stall (Stadt Willich):

Danke.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Jetzt hat Herr Stiller noch eine Nachfrage. – Bitte.

Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):

An sich ist es eine Klarstellung zur Hintergrund- bzw. Vorbelastung von PM₁₀. Es dreht sich nicht um die Hintergrundbelastung, also um die Abbildung der großräumigen Verteilung von PM₁₀-Feinstäuben. Da kann und sollte man sicherlich die umliegenden Stationen zugrunde legen; das dürfte eigentlich ausreichen, was die großräumige Verfrachtung und Ähnliches angeht. Nur kommen auf diese regionale Hintergrundbelastung noch die spezifischen Vorbelastungen an dem Standort durch die unmittelbar angrenzenden Straßenverkehrszüge. Da habe ich doch erhebliche Zweifel, ob man das durch Werte in Mönchengladbach-Rheydt oder irgendwelche anderen Werte des Messnetzes des Lufthansa AG hier in der Umgebung abdecken kann, weil die spezifische Straßenverkehrssituation an dem Standort meines Erachtens nicht berücksichtigt ist. Das braucht man vielleicht nicht heute zu klären; aber man sollte in diesem Verfahren noch einmal nachhaken, ob die Station Rheydt wirklich geeignet ist, die Vorbelastung – ich sage es ganz bewusst – an dem konkreten Standort abzubilden. Ich meine nicht die regionale Hintergrundbelastung – das war nicht die Frage –, sondern die Vorbelastung an dem konkreten Standort.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Stiller. – Jetzt hat noch Frau Vogt-Sädler eine Nachfrage. – Herr Bahmann, Sie möchten direkt darauf erwidern?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Ja.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Bitte.

(Dagmar Vogt-Sädler [Stadt Neuss]: Ich möchte mich direkt anschließen! Dann kann Herr Bahmann zu beiden Fragen gemeinsam Stellung nehmen!)

– Lassen Sie bitte zunächst Herrn Bahmann erwidern.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Es geht nicht um die Vorbelastung an dem konkreten Standort, sondern um die im Untersuchungsgebiet. Ich erwarte ja auch Beiträge des Luftverkehrs überall im Untersuchungsgebiet. Es gilt, dafür eine Hintergrundbelastung zu bestimmen, die aus allen anderen Quellen resultiert. In dem Sinne ist Ihre einzelne Straße nicht von Belang. Ich mache keine Aussage dazu, wie es 50 m neben der Autobahn aussieht. Das ist auch nicht verlangt. Dazu müsste ich in regionale Luftqualitätsstudien hineingehen, die hier aber nicht das Thema sind. Das können Sie natürlich unabhängig davon in irgendwelchen Studien ermitteln, aber nicht in Gutachten, die darauf abzielen, eine Genehmigung für eine Erweiterung zu bekommen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Bahmann. – Jetzt Frau Vogt-Sädler.

Dagmar Vogt-Sädler (Stadt Neuss):

Ich unterstreiche, was Herr Stiller gesagt hat. Im Prinzip werden Sie das Landesumweltamt nach der Hintergrundbelastung gefragt haben. Da ist die Station, die Sie für die Hintergrundbelastung gewählt haben, richtig und erfasst sicherlich auch die Emissionen des Flughafens Düsseldorf. Aber in unmittelbarer Umgebung des Flughafens befinden sich Wohngebiete, die dann sowohl durch den Verkehr belastet werden als auch eine lokale Zusatzbelastung durch den Betrieb des Flughafens erhalten werden. Da ist eine Station, die den großräumigen Hintergrund charakterisiert, nicht geeignet, eine solche spezifische Situation im Nahbereich ordnungsgemäß zu ermitteln.

Gleichermaßen ist meiner Ansicht nach das von Ihnen gewählte Modell aufgrund der Nähe der nächstgelegenen Wohnbebauung mit den für 13 km mal 13 km ermittelten Rauigkeitsfak-

toren nicht geeignet, um die spezifische Situation im Nahbereich Ihres Vorhabens abzubilden. Wenn ein so spezieller Fall im Nahbereich auftritt, fordern auch die gängigen Messvorschriften, dass man geeignete Mess- oder Rechenverfahren heranzieht, die wesentlich feiner sind. Sie sagten, dazu brauche man europäische Daten, diese europäischen Daten sind verfügbar; das sind die EurAt-Daten, die dem Landesumweltamt in einem 5 km-mal-5 km-Raster vorliegen und den gesamten europäischen atmosphärischen Schadstofftransport für jede einzelne Stunde des Jahres berechnen. Ferner können Sie z. B. das Modell Lagrange, das Sie genommen haben, oder auch das Modell AUSTAL 2000 G, das jetzt in der TA Luft als die gängige Berechnungsvorschrift aufgeführt ist, verfeinert anwenden, indem Sie die lokale Siedlungsstruktur im Nahbereich der Anlage digitalisieren. Das ist ein Standardverfahren, das sowohl in bauplanungsrechtlichen Verfahren als auch zur Modellierung von Straßenverkehrsbelastungen herangezogen wird. Sie können, wie gesagt, die einzelne Siedlungsstruktur in das Modell einstellen und brauchen nicht mit Rauigkeitsfaktoren zu arbeiten, die sehr stark vergrößern, und erhalten exakte Ergebnisse. Bei einem solchen Modell haben Sie auch die Möglichkeit, den Straßenverkehr einzubeziehen; auch dafür gibt es Standardmodellierungen. Dann ließe sich ermitteln, wie die konkrete Belastung im direkten Auswirkungsbereich des Flughafens ist. Für die Wohngebiete, die im Prinzip direkt an den Flughafen angrenzen, ist eine so grobe Ausgangsposition, wie Sie sie modelltechnisch verwendet haben, meiner Ansicht nach als Nahbereichsbetrachtung nicht angemessen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Bahmann, dazu noch einmal? – Bitte?

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Schönen Dank für den Exkurs. Ich habe an AUSTAL 2000 in den letzten Jahren selbst mitgearbeitet; mir ist das also alles bekannt. In einem Flughafen ist eine Einzelgebäudesimulation weder erforderlich noch sinnvoll. Dass man irgendwelche Ergebnisse mit irgendwelchen anderen Modellen erzielt – Sie erwähnten AUSTAL 2000 G, wobei das „G“ nur für Geruch und nicht für die anderen Stoffe steht –, das ist mir alles bekannt. Aber Sie müssen auch die Anwendungsregeln sehen. Die Berücksichtigung von Einzelgebäuden ist nur bei bestimmten Höhenverhältnissen überhaupt erforderlich; selbst nach TA Luft ist sie nur dann erforderlich, geschweige denn, für einen Flughafen, der im Innenbereich im Wesentlichen eben ist. Sie können alles Mögliche rechnen. Die Frage ist aber, ob es erforderlich ist und ob es sinnvoll ist, irgendetwas zu berechnen. Sie gebrauchten das Wort „exakt“. Das mag zwar rechen-technisch exakt sein. Aber das heißt nicht, dass Sie dort plötzlich qualitativ bessere Werte herausbekommen. Die Einzelgebäude sind in AUSTAL 2000 nur deshalb eingeführt, um im unmittelbaren Nahbereich – der unmittelbare Nahbereich sind sechsfache Gebäudehöhen; bei einem Gebäude von 30 m Höhe kann es 180 m von der Quelle entfernt sein – Ergebnisse gewinnen zu können. Darüber hinaus kann man das nicht anwenden; da reicht es, die Einheitsrauigkeit zu berücksichtigen. Solche Gebäude haben wir hier aber auch aus Grün-

den der Flugsicherheit nicht. Eine Forderung, hier Einzelgebäude zu berücksichtigen, halte ich also für abwegig.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Bahmann. – Jetzt habe ich noch in der zweiten Reihe den Wunsch nach einer Nachfrage gesehen. – Bitte.

Dieter Hoffmans (Stadt Korschenbroich):

Ich erinnere noch einmal an die grundsätzliche Aufgabe in diesem Erörterungstermin: Sie besteht doch darin, die Belastung der einzelnen Bürger festzustellen, die von diesem Verkehrslandeplatzausbau betroffen sind. Zwar haben wir – das hat Herr Bahmann auch ausgeführt – den Betrachtungsbereich von 13 km mal 13 km, wo festgestellt wird, wie hoch die Belastung ist; dies ist Grundlage des Verfahrens. Aber ist es denn nicht auch legitim, nachzufragen, was mit den Bürgern ist, die tatsächlich in dem von Ihnen vorhin angesprochenen Nahbereich wohnen, wenn doch der Verdacht besteht, dass aufgrund der nahe gelegenen Autobahnen etc. die Grenzwerte für diesen Feinstaubanteil und auch für andere Schadstoffe überschritten werden könnten? Das muss man dann doch in die abwägungsrelevanten Unterlagen einbeziehen. Deshalb stelle ich die konkrete Frage: Hätten Sie denn, wenn man für den engeren Bereich des Flughafens – Neersen oder von mir aus auch Kleinenbroich – eine solche Nahbereichsuntersuchung vornähme, den Verdacht, dass dort einzuhaltende Grenzwerte überschritten würden? Diese Frage müssen wir uns doch eigentlich stellen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Herr Bahmann.

Wolfram Bahmann (Antragstellerin):

Diese Frage stellte sich uns zu Anfang des Gutachtens und sie ist auch entsprechend beantwortet. Solche Besorgnisse sind nicht begründet: weder mit dem, was wir hier errechnet haben, noch unter Einbeziehung von Vorbelastungswerten von drei Jahren später. Irgendwann kam vorhin das Argument, unsere Daten seien nicht aktuell genug. Selbst wenn Sie Daten aus dem Jahr 2004 nähmen, erzielten Sie praktisch keine anderen Ergebnisse. Ich kann also eindeutig sagen: Nein, diese Befürchtung kann ich nicht teilen.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank. – Jetzt hat Herr Marten noch eine Ergänzung zu dem Redebeitrag von Herrn Schäfer. – Bitte schön.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Schäfer, wir haben nachgesehen. Die Einwendung von Birgit Fritsche liegt uns genau in dem Text vor, den Sie uns vorhin präsentiert haben. Der Einwender Torsten Reschke ist

registriert, allerdings mit einer anderen Einwendung. Wir haben daher eine Ablichtung dieser neuen Einwendung zu Protokoll genommen.

(Herbert Schäfer [Einwender]: Danke!)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

So viel dazu. – Jetzt schaue ich noch einmal in die Runde, ob es noch weitere Wortmeldungen zum Tagesordnungspunkt 5 gibt. – Das ist nicht der Fall. Damit schließe ich den Tagesordnungspunkt 5.

Wir hatten in der Pause kurz Gelegenheit, zu erörtern, wie wir heute fortfahren wollen. Es gab zwei Varianten: Zum einen könnten wir mit dem Tagesordnungspunkt 9, Umweltauswirkungen, weitermachen. Da hat es allerdings einige Probleme bei den Trägern öffentlicher Belange gegeben, ihre für dieses Thema zuständigen Vertreter so schnell zum Erörterungstermin zu bekommen. Auch die Bürgerinitiativen haben darum gebeten, mit diesem Thema erst morgen zu beginnen. Diesen Wünschen kommen wir gerne nach. Wir werden also morgen mit dem Tagesordnungspunkt 9 beginnen und kommen jetzt dem Wunsch einiger Vertreter der Bürgerinitiativen nach, zum Tagesordnungspunkt 12, Verschiedenes, etwas vorzutragen. – Herr Stiller, dazu?

Martin Stiller (Rhein-Kreis Neuss):

Ich hätte von meiner Seite keine grundsätzlichen Probleme mit dem Vorziehen des Tagesordnungspunktes 9. Ich habe nur die Bitte, diesen Tagesordnungspunkt noch ein bisschen stärker inhaltlich zu differenzieren, weil ich befürchte, dass es wie Kraut und Rüben durcheinander gehen wird. Es sollte grob zwischen den Bereichen UVS, landschaftspflegerischer Begleitplan, Eingriffsregelung und Kompensationen differenziert werden. Unser Problem ist es nämlich, dass wir das Thema landschaftspflegerischer Begleitplan personell anders als das Thema UVS bestücken wollten. Ich schlage vor, morgen mit dem übergreifenden Thema Umweltverträglichkeitsstudie zu beginnen und das Thema LPB später zu behandeln.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das können wir gerne machen. Auf unserer Tagesordnung haben wir das auch in etwa so strukturiert. Wir werden daher mit der UVS beginnen. – Ich rufe jetzt auf:

**Tagesordnungspunkt 12
Verschiedenes**

Gibt es bei den Bürgerinitiativen zu diesem Punkt Nachfragen? – Herr Lutter, Herr Houben und Herr Rothe möchten dazu Ausführungen machen. Herr Siewert meldet sich dazu auch noch. – Herr Lutter, bitte.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ich bin jetzt nicht auf den Punkt Verschiedenes vorbereitet; er sollte ja irgendwann Ende des Monats aufgerufen werden, wie in der vorletzten Woche gesagt wurde. Da wollte ich noch etwas zum Klimagutachten einbringen; das hatten wir am 13. und 14. Juni von der Zeit her nicht gepackt. Ich habe das jetzt aber einfach nicht dabei.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Der Punkt Verschiedenes wird erneut aufgerufen werden; es wird nicht verloren gehen. Nur hatten sich im Verlauf der Erörterung einige Fragen angesammelt. Wir wollten den Fragestellern jetzt gern Gelegenheit geben, diese Fragen auch zu stellen. – Dann gebe ich das Wort an Herrn Houben weiter. – Bitte, Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Herzlichen Dank. – Ich habe noch drei Punkte aus den Vorwochen nachzuarbeiten, mit denen ich noch nicht so ganz durch bin. Ich beginne mit dem Thema Sicherheit: Kreuzung Düsseldorf/Mönchengladbach über Kleinenbroich und Wirbelschleppen.

Ich habe vorhin schon einmal angesprochen, wie es mit dem Abflug von und Anflug auf Mönchengladbach sowie dem Anflug auf Düsseldorf aussieht. Mir ist nicht deutlich geworden, dass das Thema Wirbelschleppen durch große Flugzeuge nach Düsseldorf im Wettbewerb mit relativ kleinen oder auch größeren Flugzeugen, die in Mönchengladbach an- oder abfliegen, aufgeklärt ist. Wenn das, was heute Morgen gesagt wurde, dass nämlich die Flugzeuge beim Abflug von Mönchengladbach mit mehr als 3° steigen, richtig ist, dann besteht durchaus die Gefahr, dass sie in Wirbelschleppen eines großen Flugzeugs hineinfliegen, das sich im Anflug auf Düsseldorf befindet. Als die Herren der Flugsicherung hier waren, wurde dies aber bestritten; es wurde immer von zeitlicher bzw. von Höhenstaffelung gesprochen. Diesbezüglich bitte ich um eine etwas präzisere Aufklärung, wie es wirklich stattfindet, welche Methoden angewendet werden und was da passiert. Wenn dies nicht sofort geschehen kann, kann man das aufnehmen und zu einem späteren Zeitpunkt noch einmal anpacken.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Herr Kames möchte Ihnen antworten, Herr Houben. – Bitte schön.

Franz-Josef Kames (Antragstellerin):

Wie uns Vertreter der DFS und übrigens auch Herr Drejack mitgeteilt haben, wird sicherer Flugbetrieb nur durch die von der DFS vorgegebenen Verfahren abgewickelt werden. Ein Problem der Unsicherheit an diesem Punkt stellt sich nicht.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. – Herr Houben.

Wolfgang Houben (Einwender):

Genau solche Anmerkungen lassen mich nachfragen, weil sie mich nicht zufrieden stellen. Daher werde ich mit diesem Punkt zu einem späteren Zeitpunkt noch einmal wiederkommen; dann werden wir sehen, ob wir damit weiterkommen.

Zweitens mache ich noch einmal einige Ausführungen zum Thema Bedarf, um da mehr Klarheit hineinzubringen. Dazu habe ich ein paar Folien produziert.

(Folie)

Ich werde versuchen, anhand dieser Folien dazu etwas zu sagen. Ich werde dazu auch noch ein paar Zahlen nennen. Die Daten sollten uns allen eigentlich bekannt sein.

(Hans-Günter Zerbe [Antragstellerin]: Kann das vergrößert werden?

Ich kann das nicht erkennen!)

Auf dem ersten Bild, das ich aufgelegt habe, sehen wird die Verkehrsentwicklung an den Regionalflughäfen in Deutschland von Augsburg bis Westerland. Ich komme zunächst auf diejenigen zu sprechen, die ich farblich herausgehoben habe. Der rot markierte Flughafen ist Frankfurt-Hahn. Sieht man sich die Kurven an – ich habe 2001 zu 100 % gesetzt –, dann stellt man fest, dass Hahn der einzige Platz ist, an dem wirklich eine positive Entwicklung stattgefunden hat. Es gibt noch einen weiteren Flugplatz, der sich ganz ähnlich entwickelt hat; er befindet sich im Weeze-Laarbruch. Für ihn stehen aber verständlicherweise für 2001 keine Zahlen zur Verfügung. Deswegen konnte ich ihn nicht in diese Liste aufnehmen. Er hatte also ebenfalls Wachstum zu verzeichnen.

Die schwarze Linie, die unterhalb der 100-%-Kurve von 100 % auf etwa 90 % zuläuft, ist die Gesamtentwicklung an allen Regionalflughäfen, in diesem Fall einschließlich Weeze. Alle, die Verkehr produzieren, machen in der Summe in diesen vier Jahren ein Minus.

Dann habe ich noch zwei Flughäfen herausgezogen; Sie sehen es an der blauen und an der grünen Linie. Das sind Mönchengladbach und Augsburg, die beide eine ganz ähnliche Entwicklung durchgemacht und in dieser Zeit 50 % bzw. 60 % ihres Volumens verloren haben. Niemand sollte hier also versuchen, uns einzureden, wir befänden uns in einer Periode 5 %igen Wachstums per anno. Wie das zustande kommt, sehen Sie auf der nächsten Folie.

(Folie)

Hier ist die Verkehrsentwicklung an deutschen Flughäfen mit internationalem Betrieb dargestellt. Wir sehen, dass sich im selben Zeitraum ein völlig anderes Bild ergibt, dass aber auch hier einige Problemkinder enthalten sind. Die schwarze Linie kennzeichnet wieder die Gesamtentwicklung; sie zeigt, dass es nach 2001 – wir alle wissen, warum – einen Einbruch in

dieser Kurve gab und es danach mit einer Steigerungsrate von etwas über 5 % durchaus wieder aufwärts gegangen ist.

Spannend ist hier, welche Flughäfen sich tatsächlich entwickeln. An der Spitze liegt München; er ist der einzige Flughafen, der gegen alle anderen wirklich Boden gutmacht. Alle anderen dümpeln irgendwie vor sich her und liegen knapp bei der Durchschnittsrate. München aber macht Plus. Wenn wir uns den grün markierten Flughafen am anderen Ende anschauen, dann sehen wir so etwas, was Mönchengladbach werden möchte, in diesem Fall Münster/Osnabrück. Dieser Flughafen stürzt, wie Sie sehen, ganz ordentlich ab. Das heißt, auch hier zeigt sich, dass eine ganz bestimmte Entwicklung stattfindet.

(Folie)

Diese Entwicklung wurde schon mehrfach angesprochen. Man kann sie auf den Webseiten der Deutschen Flugsicherung nachlesen: „Nur die großen Airports haben Chancen.“

Das, was wir hier diskutieren, hat also vom Bedarf her – allem zum Trotz, was uns bisher erzählt wurde – keine Chance, weil bei uns folgende Entwicklung stattfindet – sie findet nicht nur bei uns in Deutschland statt, sondern es ist europa- und weltweit derselbe Trend –: An den großen Plätzen kumuliert das Wachstum, da gibt es sogar wie in München überproportionales Wachstum. Hingegen verlieren die kleinen Plätze deutlich, insbesondere diejenigen, die im Schatten großer Flughäfen sind. – Jemand, der sich für die Zahlen interessiert, findet auf den Seiten der DFS die Grundlage für diese Kurven. Ich gebe dieses Blatt auch gern zum Kopieren heraus.

(Folie)

Hier habe ich zwei Bilder, die für unsere Region spannender sind: Auch in Weeze-Laarbruch gibt es so etwas Ähnliches wie einen Förderverein für den Flughafen. Er ist dort ein wenig anders konstruiert und nennt sich auch nicht Förderverein. Er nimmt aber ganz ähnliche Aufgaben wahr, tut dies allerdings ganz anders als der Mönchengladbacher Förderverein. Insbesondere machen sie es im Umgang mit der betroffenen Bevölkerung anders; das war zumindest mein Eindruck, nachdem ich mir am Wochenende deren Internetseiten ausführlichst angesehen habe. Da findet ganz offensichtlich eine Kommunikation zwischen Betreiber, Förderern – so sage ich einmal zu diesem Verein – und den Bürgern im Umland statt.

(Folie)

Dieses Bild basiert auf einer Oberstufenarbeit eines Gymnasiums in Weeze. Die Schüler haben in einer Woche auf den Parkplätzen am Flughafen die Kennzeichen der Fahrzeuge nachgezählt, um herauszufinden, wer dort an- und abfliegt. Das ganze Verfahren ist auf deren Internetseite sehr ordentlich beschrieben. Als Statistiker könnte man daran sicherlich Kritik üben; aber was man dort herauslesen kann, sagt uns genug über die Catchment Area.

Wir hatten diesen hübschen Begriff ja in der ersten Woche. Weeze-Laarbruch ist in nur zwei Jahren ganz immens in die Fläche eingedrungen. Man findet bis hinauf nach Münster/Osnabrück Leute, die nach Weeze-Laarbruch fahren. Sie fliegen nicht von Münster/Osnabrück in die Ferien, sondern sie fahren aus dem Raum nördlich des Ruhrgebietes bis nach Weeze-Laarbruch, um von dort in den Urlaub zu fliegen. Es sind ungefähr genauso viele, wie aus Bergheim, Düren, Heinsberg oder Aachen kommen.

Das heißt, wir müssen uns klarmachen, dass für die Attraktivität der Flughäfen inzwischen andere Maßstäbe als diejenigen gelten, die uns hier in den Bedarfsbegründungen vorgetragen wurden. Wir haben hier auch schon gehört, welches die Motive der Passagiere sind. Die Hauptmotive sind vergleichsweise einfach: der Preis und die Tatsache, dass dort geflogen wird. Ich habe in den 80er-Jahren einmal bei einem amerikanischen Computerkonzern gearbeitet. Unser Chef war ein Pragmatiker. Bei einem der Vertriebstreffen in Deutschland brachte er zu der Frage, wie und wann man Produkte verkauft, ein ganz einfaches Argument: Du musst entweder der Erste sein oder du musst, wenn du der Zweite bist, ungeheuer viel besser als der Erste sein. Mönchengladbach ist weder der Erste noch in irgendeinem Punkt besser. Mönchengladbach kreierte bestenfalls Probleme beim Mutterflughafen Düsseldorf.

(Folie)

Das nächste Bild zeigt etwas ganz Ähnliches. Leider ist mir jetzt, nachdem ich so viele Internetseiten gelesen habe, entfallen, wer das gemacht hat. Der Hintergrund ist aber genau der Gleiche, nämlich eine Ermittlung, woher die von Weeze-Laarbruch Abfliegenden kommen. Sie sehen, beide Darstellungen zeigen im Vergleich sehr ähnliche Ergebnisse, obwohl das eine aufgenommen wurde, als V-Bird und Ryanair flogen, und das andere aufgenommen wurde, als nur noch Ryanair flog.

Vorhin habe ich eine Internetseite der DFS gezeigt, auf der sich ein Link auf diese Seite befindet:

(Folie)

Hier wird insbesondere auf das Boston-Consulting-Gutachten abgehoben. Hier sehen Sie auch noch einen Hinweis auf die Initiative Luftverkehr. Das dürfte ja ein Verein mit deutlich anderen Interessen als Airpeace sein. Man sollte die beiden also bitte nicht miteinander verwechseln. Aber wenn ich die Forderungen der Initiative Luftverkehr durchlese, dann klingt das ganz ähnlich. Der Gutachter sagte vorhin, die Schadstoffe aus dem Eintrag aus Düsseldorf lägen bei uns in Kleinenbroich um zwei Größenordnungen unter dem, was an Vorbelastungen dort ist. Dazu muss ich sagen, dass das, was die Kollegen von der Initiative Luftverkehr beim Masterplan Flughäfen zum Ausdruck bringen, in meinem Vertrauensbereich zwei Größenordnungen über dem liegt, was uns die Gladbacher hier vortragen.

Kommen wir noch einmal auf den Bedarf und die Antragsbegründung in Sachen Regionalluftverkehr zurück: Wir haben in der ersten Woche hinlänglich darüber diskutiert, warum die Bahn unbedingt 320 m lang sein muss. Drüben saß ein Vertreter aus Düsseldorf – ein Pilot, wenn ich mich recht entsinne –, der uns ausführlich erklärte, welche Sicherheitsbedingungen die Begründung dafür seien, damit man von Mönchengladbach nach Ägypten, Israel, Tunesien und auf die Kanaren fliegen kann. Ich tue mich etwas schwer, das noch als Regionalluftverkehr anzusehen, was ja die Aufgabe dieses Platzes hier sein soll. Wenn ich mir auf der anderen Seite bei großzügiger Auslegung Regionalluftverkehr als Geschäftsreiseverkehr z. B. nach Barcelona, Mailand, Madrid, London und allen möglichen innerdeutschen Plätzen anschau, dann stelle ich fest, dass Barcelona, Mailand, Madrid und London hier in Mönchengladbach schon im Angebot waren, allesamt mit Flugzeugen, die leidlich ordentlich fliegen und in die leidlich ordentlich viele Leute hineinpassen. Keine der Gesellschaften, die das angepackt hatten, konnte auf Dauer ein Angebot etablieren bzw. eine Nachfrage auf sich ziehen. Angesichts dessen muss man sich doch irgendwann einmal fragen, warum das so ist. Die Antwort fällt einem gar nicht so schwer, wenn man sich die Folien von vorhin noch einmal ins Gedächtnis zurückruft: Der Platz bietet einfach nicht die Voraussetzungen, die für das Auf-sich-Ziehen von Verkehr an dieser Stelle notwendig wären.

Dann wird uns von den Gutachtern immer wieder versichert, dass alles fabelhaft, wunderbar und richtig sei. Aber ich habe mir den Antrag zum Instrumentenlandeflug von 1994 vorgeholt. Um die – ich will jetzt nicht allzu böse sein – Kompetenz und Zuverlässigkeit der Antragstellerin noch einmal zu beleuchten, muss man noch einmal in diesen Antrag gucken. Dann kann man nämlich bewerten, was von ihrer diesjährigen Beantragung zu halten ist. In dem Antrag von 1994 steht:

Bisher sind nachhaltige Sättigungstendenzen in der Nachfrageentwicklung

– gemeint ist der Flugverkehr –

nicht zu erkennen.

Zwei Sätze weiter steht:

An dieser Tendenz ändern auch vorübergehende Krisen im wirtschaftlichen bzw. politischen Bereich ... nichts.

Wir haben am Weltluftverkehr gesehen, dass diese Aussage durchaus richtig ist. Nach dem Einbruch 2001 hat sich wieder ein sehr ordentliches Wachstum etabliert.

Wiederum zwei Sätze später heißt es:

Der erste gesamtdeutsche Verkehrswegeplan des Bundesministers für Verkehr erwartet gegenüber dem Basisjahr 1988 für das Prognosejahr 2010

– das liegt ja noch ein gutes Stück vor uns –

eine Steigerung auf den 22 deutschen Verkehrsflughäfen und Regionalflugplätzen einschließlich der neuen Bundesländer von rd. 119 %.

Wenn wir in die Zahlen von heute hineingucken, dann werden wir feststellen, dass wir von da gar nicht weit entfernt sind. Nur ignoriert eine solche Aussage natürlich die Verteilung dieses Wachstums und suggeriert, dieses Wachstum könne auch hier in Mönchengladbach stattfinden. Dies tut es aber nicht.

Zwei Seiten weiter, auf Seite 4, findet man folgende Sätze:

Die erforderliche Nachfrage ist am Standort Mönchengladbach vorhanden, wie eine Befragung der abfliegenden Passagiere des Regionalluftverkehrs auf dem Flughafen Düsseldorf aus dem Jahr 1991 nachweist. Über 40 % dieser Passagiere kamen aus dem Raum Mönchengladbach/Viersen/Krefeld bis westliches Düsseldorf.

Wie wir gesehen haben, war von denen, die dort abgeflogen sind, zumindest auf den Strecken, die man dann in Mönchengladbach nach Genehmigung dieses Antrags angeboten hatte, offensichtlich niemand bereit, tatsächlich von Mönchengladbach aus zu fliegen; andernfalls hätten die Linien nicht Pleite gemacht.

Im übernächsten Absatz heißt es dann:

Zum VLP Mönchengladbach als Regionalflugplatz für den mittleren Niederrhein gibt es keine geeigneten Alternativen.

Das war eine maßlose Überschätzung des eigenen Standorts. Zwei Sätze weiter heißt es:

Außerdem wären im Vergleich zum Flugplatz Mönchengladbach wesentlich höhere Investitionen für die Schaffung der notwendigen Flughafeninfrastruktur erforderlich.

Weeze hat zwar bewiesen, dass man dafür einen Haufen Geld braucht – sie verdienen auch noch lange keines –, aber es hat auch die Behauptung ordentlich widerlegt, dass es keine geeignete Alternative zu Mönchengladbach gebe.

Ich zitiere weiter:

Auch eine Verlagerung von Regionalluftverkehr zum Flughafen Köln/Bonn kommt nicht in Betracht. Die Nachfrage gerade im Geschäftsreiseverkehr konzentriert sich auf den Ballungsraum Düsseldorf. Eine nennenswerte Nachfrage existiert in Köln/Bonn nicht.

Das hat sich inzwischen auch erledigt. Köln/Bonn gehört zwar nicht zu den Flughäfen, die heftig wachsen, aber Köln/Bonn kann mit einem Segment aufwarten, in dem es Wachstum gibt, nämlich dem Segment, das die Mönchengladbacher nach 1995 hier bedienen wollten.

Dann wird darauf abgehoben, wie wichtig ein Flughafen für die Region sei. Dies teilen wir ja alle. Aber dann kommt eine ganz spannende Wendung:

Ein Wegfall dieser Möglichkeit

– also der Möglichkeit, Geschäftsreisen abzuwickeln –

würde nach Auffassung der Kammer

– gemeint ist die Industrie- und Handelskammer –

zu einer Schwächung der nationalen und internationalen Wettbewerbssituation für die Firmen des Kammerbezirks führen.

Ich frage mich wirklich, warum man als Begründung für Mönchengladbach die Gefahr eines Wegfalls der Möglichkeit des Fliegens heranziehen muss.

Im nächsten Absatz heißt es:

Die Kammer sieht im Übrigen im Verkehrslandeplatz Mönchengladbach, der die Voraussetzungen zur Durchführung von Regionalluftverkehr im Liniendienst erfüllt, einen Faktor, der die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Mittlerer Niederrhein erheblich steigert.

Sehr viel Steigerung kann in der Zwischenzeit nicht stattgefunden haben. Hätte sich die Region so schlapp entwickelt wie der Flughafen, sähen wir hier alle ziemlich alt aus.

Über die Kommentare zur notwendigen Herrichtung hier in Mönchengladbach gehe ich jetzt einmal hinweg; denn wir haben gesehen, dass es nichts bringt, ein Instrumentenlandesystem zu installieren und vorher zu behaupten, dann kämen die Geschäftsreisenden wie wild ange laufen und wollten hier fliegen. Leider hat sich dann niemand gefunden, der von hier wirklich fliegen wollte.

Noch einmal zum Regionalluftverkehr – jetzt geht es immer noch um die Verlagerung –:

Von dem auf dem Flughafen Düsseldorf in den letzten Jahren abgewickelten Flugverkehr mit Fluggerät von mehr als 5,7 t höchstzulässigem Startgewicht entfielen etwa 20.000 Bewegungen jährlich auf Fluggerät, das dem Regionalluftverkehr zugeordnet wird. Es kann nicht erwartet werden, dass diese Flugbewegungen vollständig zum VLP Mönchengladbach verlagert werden.

Das war realistisch.

Vielmehr wird dies mittelfristig allenfalls für etwa die Hälfte gelten können, ...

Von 1995 bis heute ist „mittelfristig“ erledigt. Es hat sich gezeigt, dass es niemandem gelungen ist. Das Ganze ist also ein wenig großspurig.

Dann kommt ein Satz, der uns heute zu denken geben sollte:

Selbst in den Fällen, in denen sich für einzelne im Regionalluftverkehr eingesetzte Luftfahrzeugmuster aufgrund der vorhandenen Bahnlänge in Mönchengladbach

– ich erinnere: 1.200 m –

Gewichtsbeschränkungen und dadurch resultierende Reichweitenbeschränkungen ergeben, sind die im Regionalverkehr erforderlichen Streckenlängen abgedeckt.

Es kann hier also niemand sagen, die Bahn sei für den Regionalverkehr zu kurz. Die Antragstellerin – unterschrieben haben dieses Papier Hans-Joachim Peters, der heute Morgen hier saß, und der damalige Chef des Flughafens, Herr Karl Böse – sagte selbst: „... sind die im Regionalverkehr erforderlichen Streckenlängen abgedeckt.“ Dies heißt, man könnte von Mönchengladbach zu allen Ziele fliegen, die Mönchengladbacher und Düsseldorfer noch beim letzten Mal als Regionalluftverkehr definierten, nur man tut es nicht. Warum, wissen wir alle. – Damit bin ich fertig.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Houben. – Als nächster Redner hatte sich Herr Rothe gemeldet. – Bitte.

Martin Rothe (Einwender):

Sehr geehrte Frau Hörr, meine Damen und Herren! Ich komme noch einmal auf das leidige Thema Windrichtungen zurück. Heute Morgen, so ist mir gesagt worden, ist Herr Johlen wie-

der mit der Zahl 20/80 aufgetreten. Ich habe mir jetzt einmal die Mühe gemacht – es wurde ja darüber diskutiert, dass die Windrichtung nicht allein für die Start- und Landerichtung entscheidend ist – und mir die letzten Zahlen aus Düsseldorf geben lassen.

(Folie)

Die Zahlen sind von 1983 bis 2004 dokumentiert. Wenn Sie es einmal mit mir in Gedanken durchgehen: Das Quadrat zeigt die Jahre. 1995 – das sehen Sie ganz oben – fanden 33 % der Anflüge über Kleinenbroich statt; das waren also Ostwindwetterlagen. Die 33 % stellen den höchsten Wert im Jahresmittel dar. Einen niedrigen Wert sehen Sie mit 17,7 % für das Jahr 2000. Daraus entstehen Mittelwerte. Für uns relevant ist das Zehnjahresmittel. Der niedrigste Wert liegt bei über 24 %. Von daher ist die Angabe 20/80 komplett falsch. Wir hatten Herrn Prof. Fricke vorgeworfen, dass er diese Zahlen nicht bei der FMG Düsseldorf nachgefragt hat, sondern einfach als sicher angenommen hat. Jetzt stellt sich heraus, was wir ja befürchtet hatten und durch die Diskussion über Windrichtungen vom Wetteramt belegen wollten, dass das Zahlenverhältnis ein ganz anderes ist. Das Gutachten von Herrn Prof. Fricke ist also an dieser Stelle – er hat uns ja versprochen, es nachzureichen – entsprechend zu ändern. Da gibt es doch gravierende Unterschied; 20 % zu 24 % im Mittel stellt einen erheblichen Unterschied dar. In dem Jahr, das wir beobachtet hatten, haben die Werte an die 30 % betragen. Das Verhältnis betrug also 30 zu 70. Dabei geht es jetzt nur um die startenden und landenden Maschinen. Ich hoffe, dass wir damit ein bisschen zur Versachlichung sowie zur Verdeutlichung unseres Problems beigetragen haben. Ich schlage Ihnen vor, dass Sie diese Untersuchung als Anregung mit zu den Akten nehmen. – Schönen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Sie können uns die beiden Unterlagen zu Protokoll geben, Herr Rothe. – Herr Zerbe möchte entgegenen. – Bitte.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Nein, nicht nur entgegenen, sondern Ihnen auch gleich das Richtige hinüberbringen, nämlich die Verteilung der Daten vom Flughafen Düsseldorf zu diesem Thema.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön. – Als nächsten Redner hatte ich mir Herrn Siewert notiert. – Er ist gerade nicht im Saal; er telefoniert. Er hat seinen Redebeitrag zurückgezogen. – Dann Herr Lutter, bitte.

Ferdinand Lutter (Einwender):

Ich habe eigentlich nur eine Ergänzung zu dem, was ich in der letzten oder vorletzten Woche bereits sagen wollte, aber abzulesen vergaß. Deswegen ist es besser, frei zu sprechen an-

statt abzulesen; dann vergisst man nicht so viel. Im Genehmigungsbescheid der Bezirksregierung von 1995 stand ziemlich weit unten, die Bahnlänge sei ausreichend und die ankommenden Flugzeuge seien aufgrund des Treibstoffverbrauchs leichter. Außerdem seien Flugzeugmuster bis 100 Sitze in Vorbereitung, die ebenfalls auf der 1.200-m-Bahn abfliegen und landen könnten. Ich habe das damals so hingenommen; es ist stimmt ja tatsächlich. Damals hatten zwei Flugzeughersteller solche kleineren Flugzeuge schon in der Entwicklung. Irgendjemand hat diese Entwicklung wieder eingestellt; warum, weiß ich nicht. Ich glaube, es war Boeing, die gesagt hat, so ein kleines Ding bringe sie erst gar nicht auf den Markt. Selbst Airbus wollte eine kleine Maschine für solche Verkehrslandeplätze bauen. Aber das ist dann doch unterblieben. Ich habe keine Ahnung, warum. Da war es eben eine Fehlkalkulation, dass 1.200 m zu wenig waren, andererseits aber doch hätten genutzt werden können, wie Herr Rothe gerade erklärt hat.

Wir haben ja im Programm des Flugplatzes Mönchengladbach sämtliche Ziele gesehen. Davon ist eigentlich gar nichts geblieben, obwohl attraktive Ziele vorhanden waren, ob es nun Berlin oder Barcelona war. Niemand hat es genutzt. Warum die Flugzeugindustrie die kleineren Maschinen dann nicht mehr weiterentwickelt hat, weiß ich nicht; obwohl die Lufthansa im Moment tatsächlich kleine Maschinen bis 100 oder 120 Sitze nutzt, weil zu bestimmten Zeiten ohnehin nicht mehr Leute mitfliegen. Andere Linien- oder Chartergesellschaften haben sich auf Boeing verlassen; in die B737 passen im Durchschnitt 150 bis 180 Menschen. Wenn dann nur 30 drinsitzen, haben sie Pech gehabt. Dann haben sie sich verkalkuliert, weil sie nicht genügend Fluggeräte zur Auswahl parat haben. Aber das kann sich eben die Lufthansa leisten. Der vierstrahlige Flüster-Jet, der hier in Mönchengladbach verkehrte, ist bei der Lufthansa nach wie vor in Betrieb, obwohl es wegen der Wartung ein teures Flugzeug ist; vier Triebwerke zu warten kostet mehr Zeit und Geld, als wenn man nur zwei Triebwerke hätte.

Das mit den Flugzeugmustern, die 1995 in der Entwicklung waren, aber irgendwann nicht mehr weiterentwickelt wurden und gar nicht auf den Markt gekommen sind, wollte ich noch einmal in die Erörterung einwerfen. – Danke schön.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Lutter. – Herr Houben, bitte.

Wolfgang Houben (Einwender):

Die Antwort auf die Frage, die Herr Lutter gestellt hat, kann man leicht geben. Schaut man sich die Entwicklungen im Luftverkehr an, dann sieht man, dass zwar eine Konzentration hin zu kleineren Maschinen da ist, aber nicht zu so kleinen, und dass es eine Konzentration hin zu mehr Plätzen gibt. Herr Zerbe hat uns zwar erst am Freitag gesagt, dass man natürlich sehr in Zukunft sehen würde, wenn man so etwas plant. Aber an dem, was ich vorhin vorgelesen habe, kann man erkennen, wie trüb die Brille gewesen ist, mit der man in Zukunft geguckt hat. Die Brille bei Boeing und Airbus scheint besser gewesen zu sein; die haben ein-

fach rechtzeitig auf die Bremse getreten und erkannt, dass auf den kleinen Flugplätzen sowieso nichts stattfindet. Warum sollen sie ein Flugzeug für jemanden bauen, der hinterher keines abnimmt?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Houben. – Herr Zerbe, dazu noch? – Das ist nicht der Fall. Ich schaue jetzt in die Runde, ob es noch weitere Fragen zum Thema Verschiedenes gibt. – Herr Rothe, Sie hatten sich gemeldet. Bitte.

Martin Rothe (Einwender):

Frau Hörr, am Wochenende sind mir bei der Durchsicht unserer Protokolle sechs verschiedene Nachfragen aufgefallen. Vielleicht können Sie mir da helfen.

Als Erstes hat Herr Kames am 17. Juni um 13 Uhr auf unsere Anfrage, was mit dem Verlustausgleich nach 2010 geschehen werde, keine Antwort gegeben.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Wir sammeln das einmal, Herr Rothe. Würden Sie fortfahren?

Martin Rothe (Einwender):

Ja. Dann haben Sie, Frau Hörr, am 16. Juni um 10:20 Uhr uns hier erklärt, dass die Nutzung des Luftraums nicht Bestandteil der Anhörung sei. Das habe ich nicht verstanden.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Darauf kann ich Ihnen sofort eine Antwort geben. Das bezog sich wahrscheinlich auf die schriftliche Bescheidung der beiden Anträge der Städte Willich und Korschenbroich. Die Anträge bezogen sich darauf, noch eine Ergänzung zur TAAM einzuholen. Dazu hatte ich den schriftlichen Bescheid vorgetragen, dass sich die Nutzung des Luftraums nicht auf die Entscheidung nach § 8 in Verbindung mit § 6 Abs. 4 LuftVG beziehe, dass dies also zwei unterschiedliche Verfahren seien.

Martin Rothe (Einwender):

Vielen Dank. – Dann noch eine Frage zu Herrn Lindenmayer, der am 16. Juni hier vor dem Plenum gesagt hatte, dass im Zusammenhang mit London-Heathrow und London-City, wo Probleme aufgetaucht waren, die Flugrouten für Mönchengladbach neu berechnet werden müssten. Das ist irgendwie im Sande verlaufen. Meine Frage ist, ob mit Sicherheit im Protokoll festgehalten ist, dass die DFS daran noch arbeiten will.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Da kann ich Sie beruhigen, Herr Rothe: Alles wird im Protokoll festgehalten.

Martin Rothe (Einwender):

Dann habe ich noch eine Frage. Mir liegt das Urteil zum Flughafen Lahr vor. Ist es mit ins Verfahren eingegangen? Haben Sie in Ihren Unterlagen die Entscheidung zum Flughafen Lahr in Baden-Württemberg?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Sie ist uns bekannt, ja.

Martin Rothe (Einwender):

Da habe ich die Bitte, Sie mögen vor Ihrer Entscheidung noch einmal in dieses Urteil hineinschauen. Haben Sie ruhig Mut zur Ablehnung!

Dann meine vorletzte Bemerkung: Herr Prof. Fricke hatte uns am 14. Juni um 11:10 Uhr versprochen, er werde eine Liste IFR/VFR/TAAM 43 nachreichen. Ist das geschehen?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das ist mir zurzeit nicht bekannt. Ich schaue zur Antragstellerin hinüber. – Herr Zerbe schüttelt den Kopf.

Martin Rothe (Einwender):

Das kommt noch?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Wir gehen der Sache nach.

Martin Rothe (Einwender):

Eine letzte Frage: Herr Ewald hat am 14. Juni um 12 Uhr eine Stellungnahme des Flugplankoordinators im Verkehrsministerium erbeten. Liegt sie vor?

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Das ist auch ins Protokoll aufgenommen worden und wird als Anregung gewertet, dass es in die Entscheidung einbezogen werden möge.

Martin Rothe (Einwender):

Schönen Dank. Das waren die Sachen, die mir noch aufgefallen waren.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Rothe. – Kann Herr Zerbe die erste Frage, die an Herrn Kames gerichtet war, beantworten? – Er nickt. – Bitte schön, Herr Zerbe.

Hans-Günter Zerbe (Antragstellerin):

Herr Rothe, es war die Frage, was mit den Ergebnissen der Flughafengesellschaft nach 2010 passieren werde. Bis dahin läuft ja der derzeit bestehende Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag. Nach dem Handelsrecht nehmen die Gesellschafter entsprechend ihren Gesellschaftsanteilen am Ergebnis der Gesellschaft teil. Die drei Gesellschafter sind die Stadt Willich, der Flughafen Düsseldorf und die NVV AG. Ist Ihre Frage damit beantwortet?

Martin Rothe (Einwender):

Schönen Dank, Herr Zerbe.

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke soweit. – Ich schaue jetzt noch einmal in die Runde, ob es noch weitere Nachfragen gibt. – Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen. Dann schlage ich vor, dass wir die Erörterung für heute schließen und einmal etwas früher als sonst Schluss machen. Frau Müller, die noch auf der Rednerliste steht, haben wir telefonisch benachrichtigt, dass sie entweder morgen oder an einem anderen Tag das Wort ergreifen kann.

Ich wünsche Ihnen allen einen guten Nachhauseweg. Morgen wird es dann, wie heute Morgen bereits angekündigt, mit dem Tagesordnungspunkt 9, Umweltauswirkungen, weitergehen. Auf Wiedersehen!

Schluss: 16:10 Uhr

Verhandlungsleiter:**Protokollführer:**

(Cornelia Patzschke, Leipzig)

(Wolfgang Wettengel, Leipzig)